

**Capitolo 7**

# **Il settore stradale**



# 7 Monitoraggio del settore

## 7.1 INQUADRAMENTO GENERALE

### 7.1.1 Il Sistema informativo della viabilità

Il Sistema informativo della viabilità (SIV) è finalizzato alla gestione, all'aggiornamento e all'implementazione delle **informazioni riguardanti le caratteristiche amministrative e tecniche della rete stradale extraurbana** e i fenomeni di interesse trasportistico a essa connessi.

Il SIV fornisce una base conoscitiva a supporto della pianificazione e della programmazione di settore, del monitoraggio e dell'aggiornamento del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), e dell'erogazione di servizi a utenti pubblici e privati.

A questo fine è stata condotta una complessa e approfondita attività di raccolta, riordino e omogeneizzazione di una serie di informazioni riguardanti, principalmente, la rete stradale extraurbana e, in alcuni casi, l'intera viabilità dell'Emilia-Romagna.

Le informazioni sono inserite in un *datawarehouse* dedicato, strutturato in banche dati, le principali delle quali riguardano:

- **l'Archivio regionale delle strade (ARS);**
- **il Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico (Sistema MTS);**
- **i limiti di transitabilità puntuali e lineari.**

Una parte significativa delle informazioni è associata geograficamente al reticolo della principale viabilità regionale (autostrade, statali, provinciali e alcune comunali), consentendo l'analisi e l'elaborazione integrata e geografica dei dati georeferenziati.

Le informazioni sono disponibili, oltre che sul portale regionale dedicato alla Mobilità, tramite app dedicate per supporti mobile e tablet.

In questo ambito si inserisce anche lo sviluppo del Centro di monitoraggio regionale per la sicurezza stradale (CMR), che si configura, d'intesa con il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti e l'Osservatorio regionale per l'educazione alla sicurezza stradale, come il nucleo funzionale del SIV.

Il SIV è costantemente implementato con ulteriori informazioni e data base dedicati, fra i quali quelli relativi agli incidenti stradali, in particolare quelli georeferenziati, e agli interventi sulla rete stradale finanziati e coordinati dalla Regione.

#### 7.2.1.1 Archivio regionale delle strade (ARS)

L'ARS è costituito dall'elenco degli oltre **74.000 odonimi di tutte le strade dell'Emilia-Romagna**, associati a oltre 1.500.000 informazioni amministrative (come la classificazione e la lunghezza) e tecniche (come quelle riguardanti i limiti puntuali e lineari alla transitabilità dei veicoli e trasporti eccezionali e dei mezzi d'opera), aggiornate con le informazioni fornite dagli enti proprietari e gestori delle strade.

Approvato con determina n. 3537/2012, l'ARS ha la funzione di riferimento ufficiale della Regione nello svolgimento dei propri compiti istituzionali.

L'ARS è consultabile sul portale regionale della Mobilità (alla voce ARS online25F<sup>12</sup>) e tramite l'applicazione Viabilità E-R.

La consistenza stradale registrata in ARS al 26 gennaio 2023 è la seguente:

- nella regione

	N	Km
autostrade	9	593,830
statali	61	1.938,192
provinciali	834	8.252,178
comunali	74.609	37.729,282
vicinali		4.115,233
private		2.397,430
demaniali		8,793
non classificate		123,117
<b>totale</b>	<b>75.513</b>	<b>55.158,055</b>

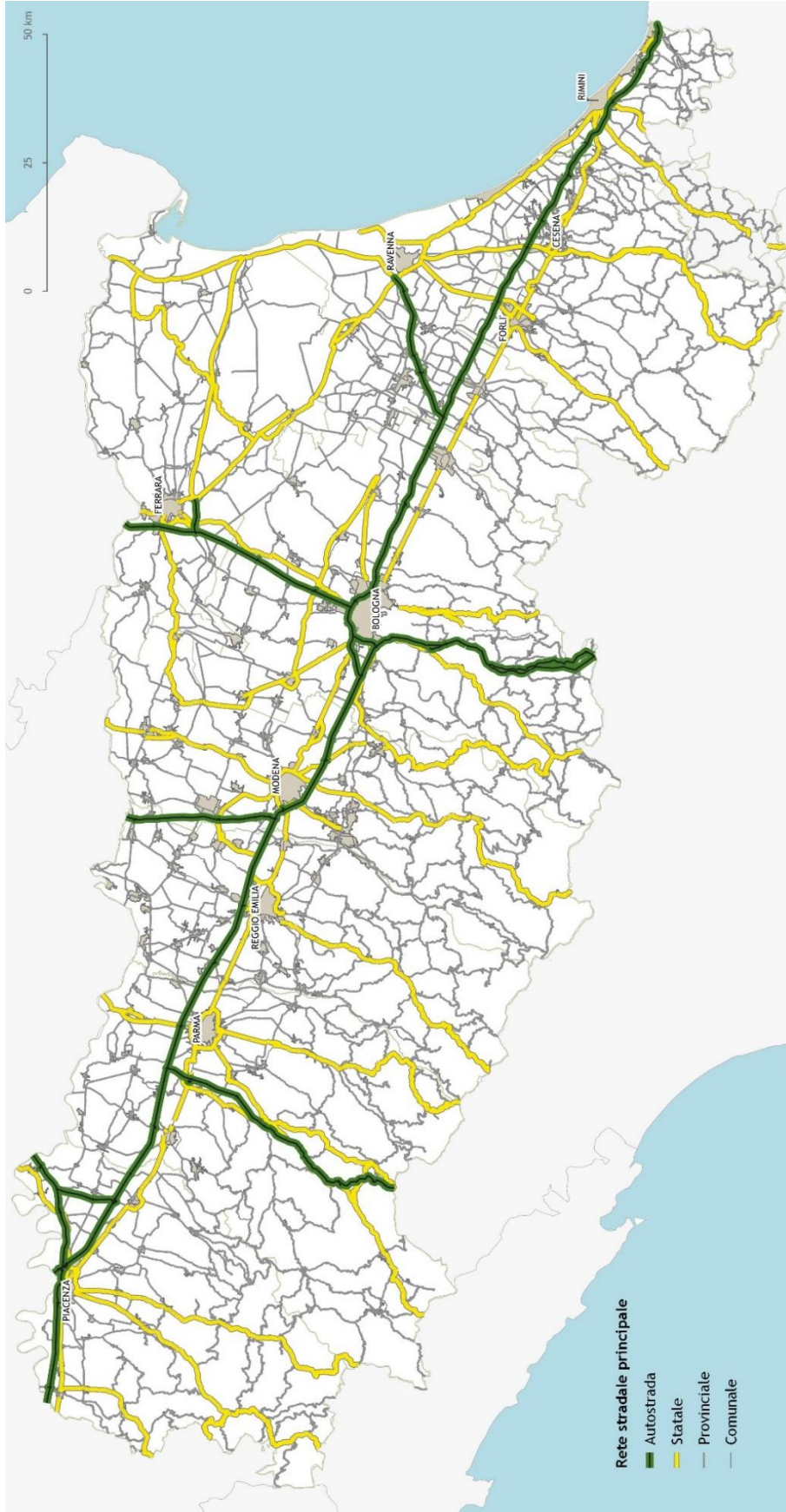
- nella città metropolitana e nelle singole province

		provinciali	comunali	vicinali	private	demaniali	non classificate
BOLOGNA	n	98	11.422				
	Km	1.163,220	6.735,172	756,225	312,551	/	20,047
FERRARA	n	71	6.043				
	Km	792,793	3.414,230	106,541	185,214	8,793	6,239
FORLÌ-CESENA	n	109	8.878				
	Km	1.023,880	2.631,287	750,583	1.350,130	/	17,315
MODENA	n	67	10.639				
	Km	940,459	5.779,741	368,717	121,091	/	32,890
PARMA	n	103	8.794				
	Km	1.173,779	5.374,536	373,292	96,952	/	0,933
PIACENZA	n	93	6.719				
	Km	952,725	3.673,181	662,895	85,059	/	0,000
RAVENNA	n	122	6.609				
	Km	813,292	3.292,764	367,890	106,553	/	0,049
REGGIO EMILIA	n	96	8.926				
	Km	925,887	4.146,764	290,838	52,434	/	35,444
RIMINI	n	75	6.579				
	Km	466,143	2.681,607	438,252	87,446	/	10,200

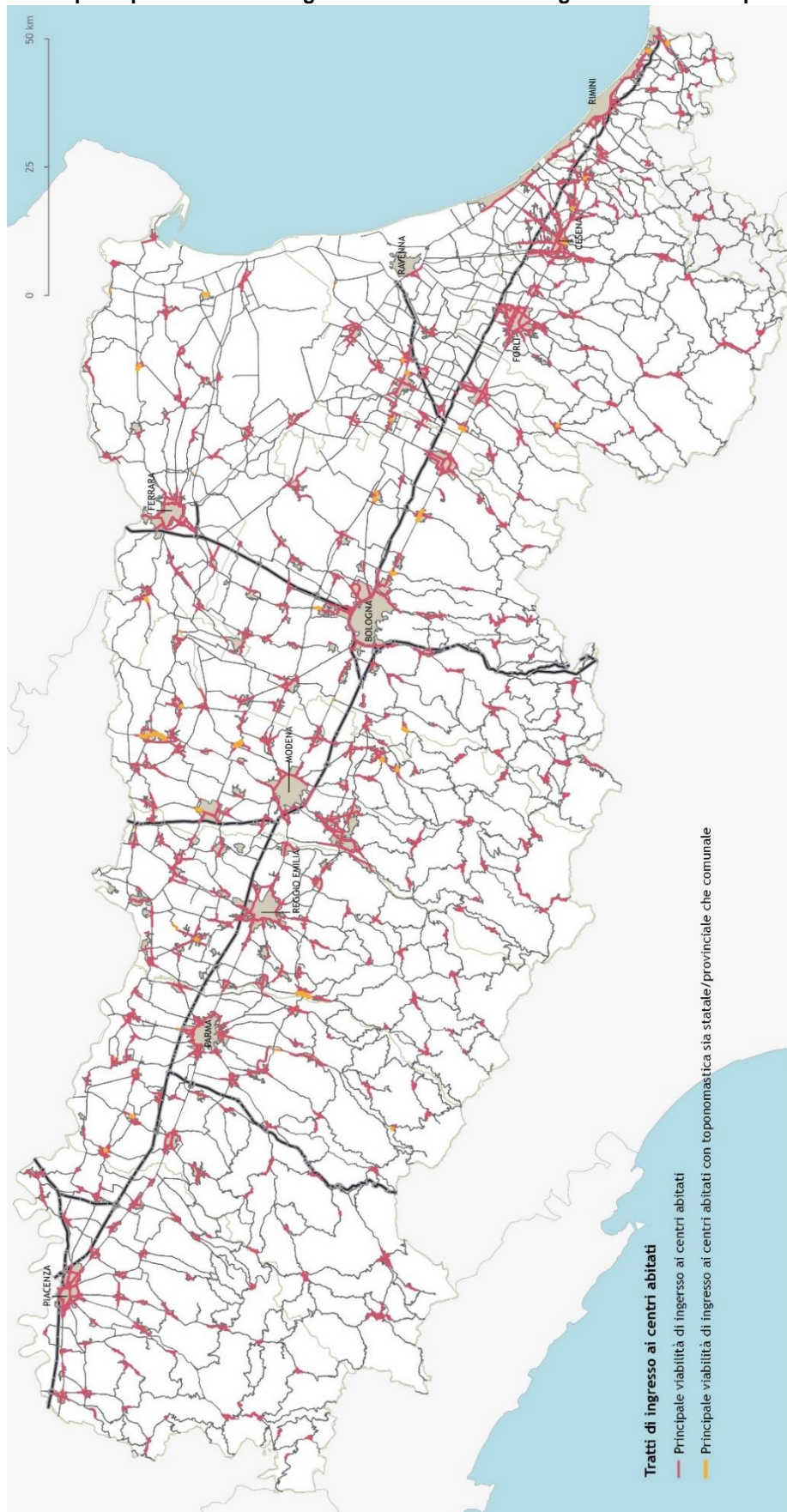
<sup>12</sup> <http://servizissir.regione.emilia-romagna.it/ARS/>

Le mappe a seguito raffigurano, a titolo esemplificativo, la classificazione amministrativa della rete stradale provinciale, statale e autostradale, e i maggiori tratti urbani e di ingresso alle località sulla principale rete regionale.

**Figura 127**  
**Mappa della classificazione della rete stradale principale**



**Figura 128**  
**Mappa della principale viabilità di ingresso ai centri abitati lungo la rete statale e provinciale**





### 7.2.1.2 Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico (sistema MTS)

Il Sistema MTS è costituito da **283 postazioni** installate in ambito extraurbano e periurbano, al margine della carreggiata stradale e alimentate da pannelli fotovoltaici. La viabilità censita è la principale dei percorsi statali e provinciali.

Nel corso dell'anno 2019 sono state realizzate 4 nuove postazioni di rilievo del traffico stradale, dotate anche di sensori Bluetooth e Kemler-Onu (targhe merci pericolose). Ulteriori 11 postazioni esistenti del Sistema MTS sono state anch'esse implementate con sensori Bluetooth. Infine, un'ulteriore postazione esistente del Sistema MTS è stata dotata di sensori per il rilievo dinamico del peso (Asse Val d'Enza – provincia di Reggio Emilia).

Le strade censite sono sia bidirezionali (la maggioranza) che monodirezionali con due, tre e quattro corsie. 269 postazioni (*underground*) sono dotate di spire magnetiche inserite nella pavimentazione stradale. 14 postazioni (*aboveground*) sono dotate di sensori a microonde installate su portali o semiportali. Le prime 258 postazioni sono attive dall'ottobre 2008.

Le postazioni rilevano a fini statistici, per ogni veicolo, parametri di transito fra i quali: data-ora, corsia, direzione, progressivo veicolare e classificazione, velocità. Le postazioni classificano i veicoli nelle seguenti categorie: 1 Motoveicoli; 2 Auto e monovolume; 3 Auto e monovolume con rimorchio; 4 Furgoncini e Camioncini; 5 Camion medi (fino a 7,5 m); 6 Camion grandi; 7 Autotreni (autocarri con rimorchio); 8 Autoarticolati (trattori con semirimorchio); 9 Autobus; 10 Altri (mezzi speciali, trasporti eccezionali, mezzi agricoli, macchine operatrici ecc.). Le prime classi costituiscono la macro-classe Leggeri, dalla classe 5 compresa in poi costituiscono la macro-classe Pesanti.

Le postazioni *underground* sono principalmente costituite dal pannello fotovoltaico, dal relativo palo di sostegno e dal plinto di fondazione, dall'armadietto con porta allarmata, dalla batteria di alimentazione e dal relativo regolatore di tensione, dall'antenna e dal modem per la trasmissione dei dati, dall'unità di controllo, elaborazione e memorizzazione dei dati, dall'unità di codifica, conteggio e classificazione dei veicoli sulla base dei segnali censiti dalle spire inserite nella pavimentazione.

Le postazioni *aboveground* differiscono dalle precedenti, dato che l'unità di codifica è collocata su portali o semiportali.

Gli armadietti di tutte le postazioni sono identificati da uno specifico logo regionale e, in varie lingue, è indicata la funzione a fini statistici delle postazioni stesse.

Le postazioni censiscono e aggregano i singoli veicoli in transito, secondo intervalli di dati di 15 minuti. I dati censiti dalle postazioni a campo vengono successivamente trasmessi, tramite rete mobile, al servizio di prima acquisizione regionale che li raccoglie, ne certifica la congruenza e consistenza e ciclicamente li invia al servizio di conservazione dei dati.

I dati vengono definitivamente riversati nel *datawarehouse* del SIV per le validazioni, le elaborazioni e la loro diffusione pubblica (portale regionale/mobile) e a richiesta. La frequenza del ciclo di registrazione dei dati nel *datawarehouse* è più frequente nel caso dei dati destinati al servizio mobile (qualche ora) mentre avviene una volta a settimana nel caso di dati destinati alle elaborazioni e al portale regionale.

I dati sono validati positivamente su base giornaliera se si ricevono almeno l'85% dei dati aggregati al quarto d'ora inviati dalle postazioni a campo; se si registrano un massimo di 12 ore di transiti nulli e un minimo di 50 transiti; se il numero dei transiti dei veicoli conteggiati e non classificati non supera il 15% del numero dei transiti totali rilevati e se il numero dei transiti rilevati a campo e successivamente registrati nel database non si discosta di oltre il 10%.

I dati rilevati sono disponibili pubblicamente:

- tramite il portale regionale per dati aggregati su base mensile, giornaliera e oraria e tematizzati su mappa per soglie predefinite;



- tramite i servizi mobile, aggregati su base oraria o giornaliera e tematizzati su mappa per soglie predefinite.

Alla competente Area della Regione (Viabilità, Logistica, Vie d'acqua e Aeroporti) è inoltre possibile inoltrare richieste più specifiche.

### *7.2.1.3 Limiti di transitabilità puntuali e lineari*

I limiti di transitabilità puntuali e lineari riguardano la principale viabilità extraurbana regionale e si riferiscono a **oltre 5.000 punti singolari** (ponti, gallerie, sovrappassi, strettoie, passaggi a livello ecc.) e alle **16 tipologie** suddivise per massa (33, 40, 56, 75 e 100 t.), per sagoma (6 e 7 m.) e per tipologia (pali, carri ferroviari, macchine agricole, coils, macchine operatrici trasportate, prefabbricati in tre differenti configurazioni, agricole "Mother Regulation"), previste dal Codice della strada per i veicoli e trasporti eccezionali. Queste ultime informazioni sono associate a ognuna delle strade contenute nell'ARS.

Si segnala l'introduzione della tipologia agricole "Mother Regulation" che riguarda veicoli agricoli e forestali e loro rimorchiati, eccezionali Dir. 2006/26/CE e UE 167/2013 (Mother Regulation) di massa complessiva fino a 58 tonnellate.

I limiti di transitabilità puntuali e lineari sono consultabili, in formato alfanumerico, sul portale regionale della Mobilità (alla voce ARS online). Tramite il portale regionale della Mobilità (alla voce Limiti online) e l'app Viabilità E-R i limiti puntuali e lineari sono inoltre visualizzabili anche geograficamente.

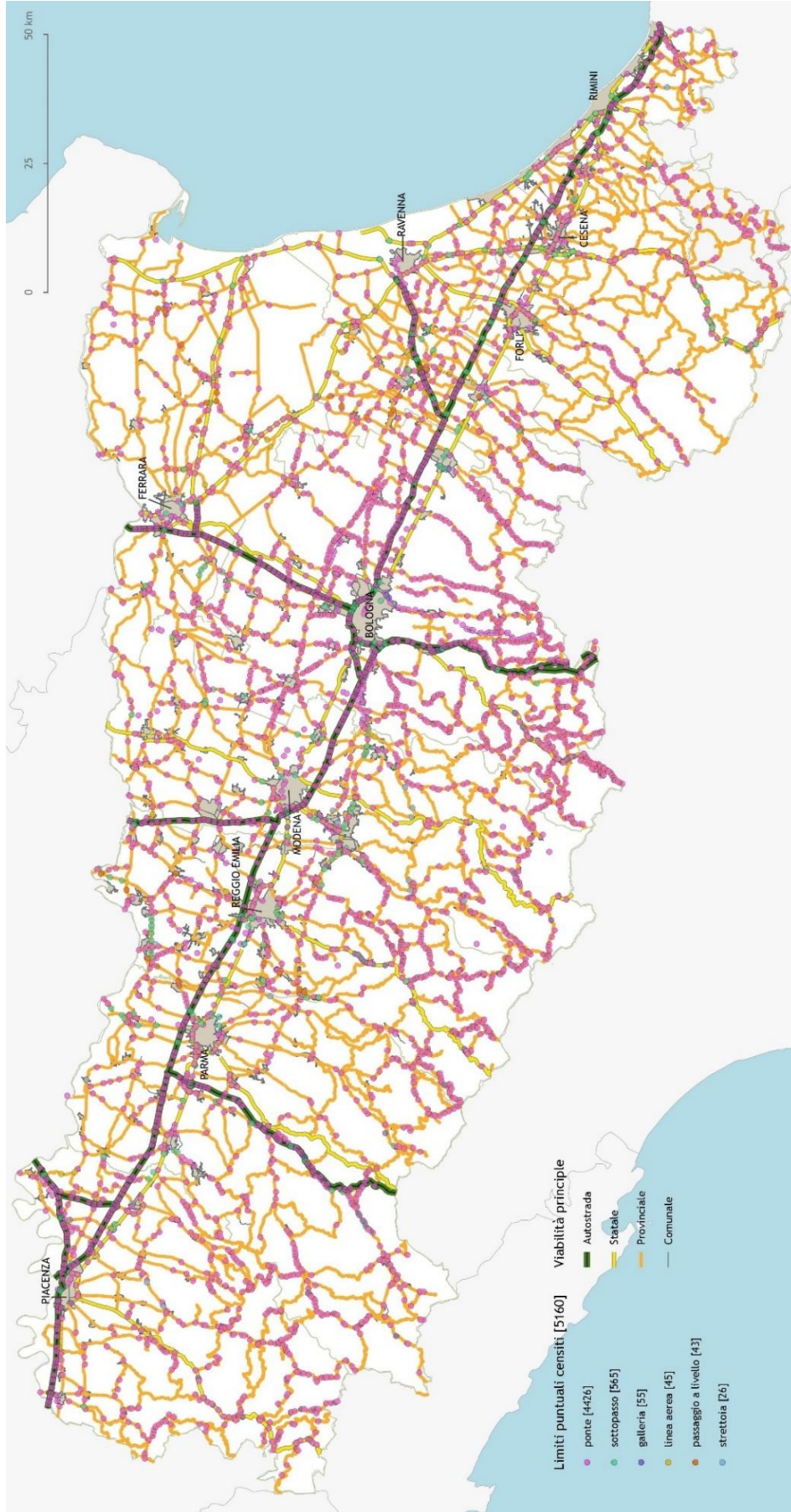
Nelle mappe a seguito sono raffigurati i limiti puntuali e, a titolo esemplificativo, una delle 16 tipologie di limiti lineari di transitabilità sulla principale rete stradale.

È inoltre riportata una mappa relativa ai manufatti, indicante l'assetto proprietario delle opere lungo la rete stradale provinciale scavalcanti le infrastrutture di altri gestori.

La rete di percorsi che ne deriva costituisce la viabilità "offerta" dagli enti proprietari al sistema dell'autotrasporto. Su queste reti infatti è possibile circolare, nel rispetto dei limiti previsti per ogni tipologia, senza la necessità di un provvedimento autorizzativo, come per i mezzi d'opera eccezionali, oppure con un provvedimento autorizzativo di tipo periodico che consente una pluralità di transiti. Un'offerta che contraddistingue, per estensione, articolazione e dettaglio, l'Emilia-Romagna rispetto allo standard nazionale.

Va segnalato, in particolare, come tutte le mappe realizzate nell'ambito del SIV, qui visualizzate in un formato ridotto, abbiano un livello di dettaglio particolarmente elevato. Le informazioni sono infatti associate a ognuno degli oltre 65.000 archi del reticolo di primo livello. Questo consente, quindi, di visualizzare i dati anche a scala molto ridotta.

**Figura 129**  
**Mappa dei principali limiti puntuali di transitabilità lungo la viabilità statale e provinciale**



**Figura 130**  
**Mappa dei limiti lineari di transitabilità per portata 40 tonnellate**

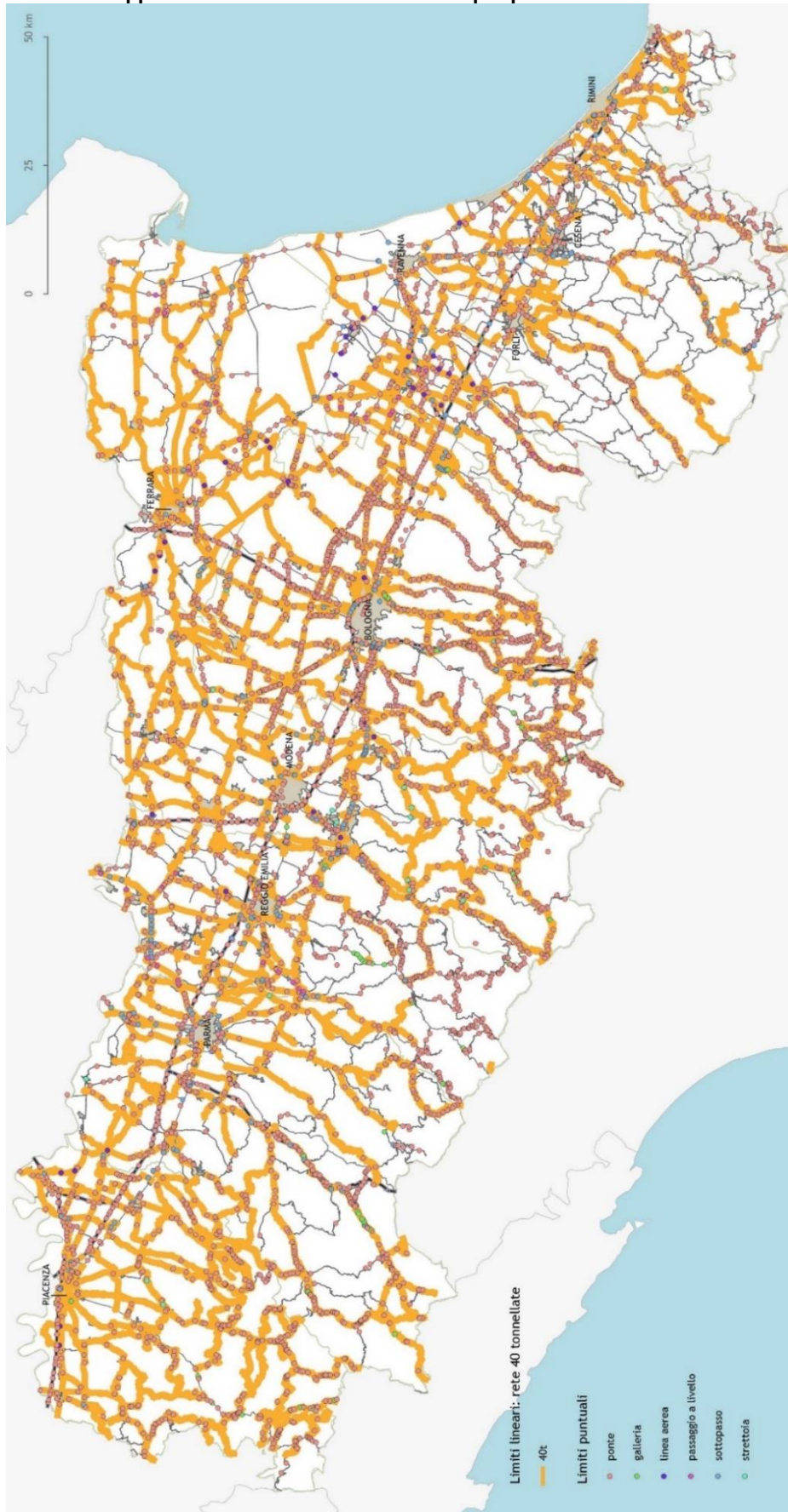
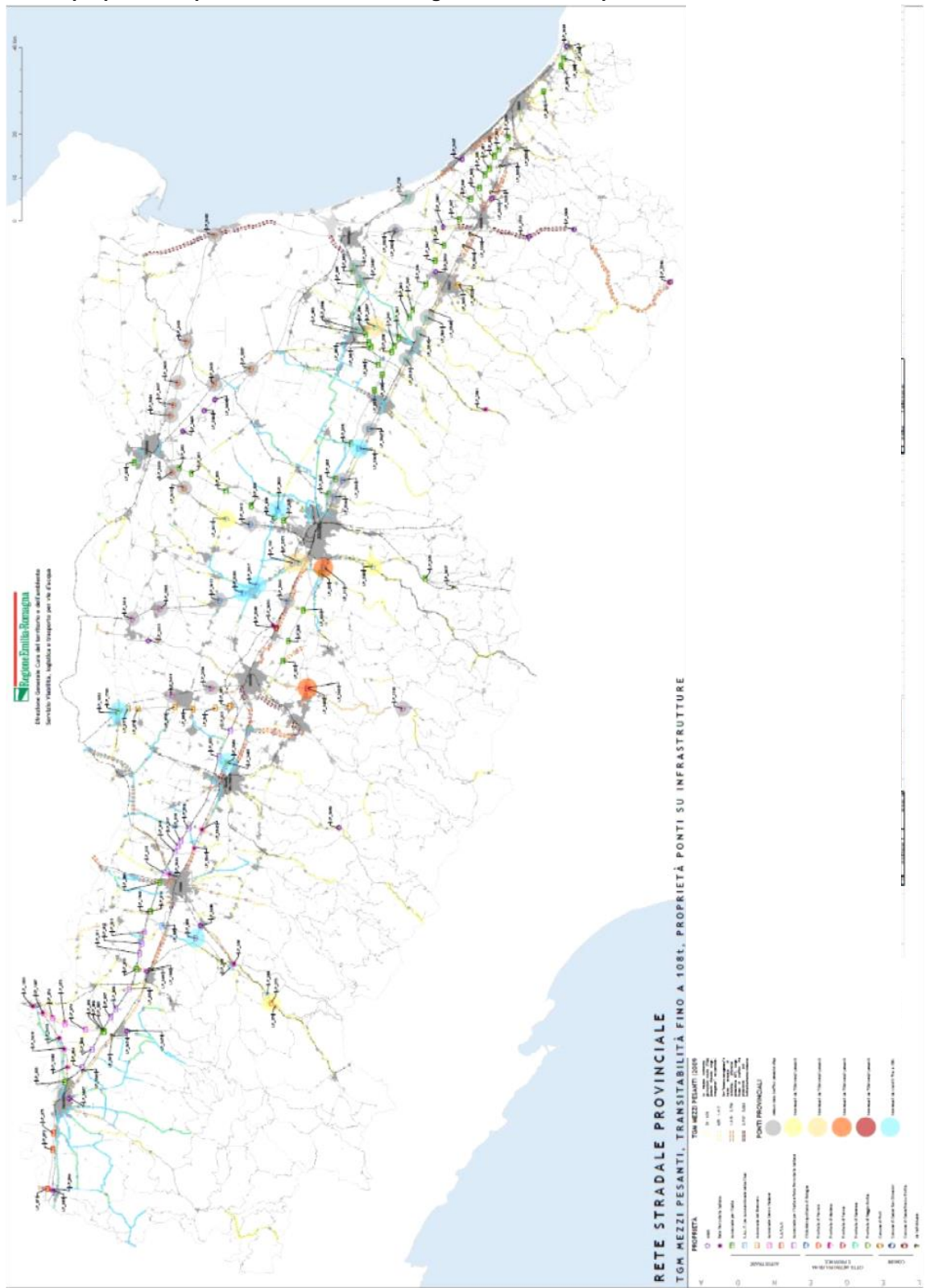




Figura 131  
 Mappa della proprietà dei ponti su infrastrutture lungo la rete stradale provinciale



#### *7.2.1.4 Reticolo della principale viabilità regionale*

Il reticolo della principale viabilità regionale (costituito dalla rete stradale autostradale, statale, provinciale e da alcune strade comunali per un totale di circa 13.000 km) è la **struttura geografica alla quale sono associate le informazioni del SIV**. È costituito da due livelli sovrapposti: uno di dettaglio (composto da oltre 65.000 archi) e uno di sintesi (composto da oltre 7.000 archi), ai quali sono associate le informazioni contenute nell'ARS. Allineato ai contenuti del data base topografico regionale, il reticolo permette la progressiva restituzione di parte delle informazioni alfanumeriche su mappa.

#### *7.2.1.5 Applicazioni per supporti mobile (Viabilità E-R)*

Nell'ambito del SIV è stata realizzata, oltre al portale, un'app per supporti mobile dedicata alla viabilità della Regione.

“**Viabilità E-R**” è un'app contenitore che raccoglie altre app, alcune con funzioni di mappa, dedicate a specifici argomenti.

Predisposta per sistemi operativi Android e scaricabile gratuitamente da Play Store, l'app contiene attualmente le app tematiche ARS (dedicata all'Archivio regionale delle strade e alla percorribilità per i veicoli e trasporti eccezionali), FLUSSI (dedicata al Sistema MTS), LIMITI (dedicata alla consultazione geografica delle limitazioni lineari e puntuali di percorribilità per l'autotrasporto), BOX (dedicata alla raccolta di materiali e informazioni tecniche e normative) e SEGNALETICA (dedicata alle Linee guida per la progettazione dei piani di segnaletica verticale) e i collegamenti ai portali regionali MOBILITA', ARPA METEO e TE\_ONLINE (il portale regionale dedicato alla gestione dei procedimenti per il rilascio delle autorizzazioni al transito dei veicoli e trasporti eccezionali ed ottimizzato per i dispositivi mobile, oltre a nuove funzioni implementate), che consente, tra l'altro, all'utente di verificare in tempo reale lo stato della pratica autorizzatoria.

#### *7.2.1.6 Trasporti eccezionali: TE\_online*

Tra i servizi erogati nell'ambito del SIV si segnala la piattaforma denominata TE\_online, tramite la quale, dal 1° gennaio 2015, tutta la procedura autorizzativa (back office e front office) delle **autorizzazioni al transito dei veicoli e trasporti eccezionali**, dei mezzi d'opera, delle macchine operatrici e dei veicoli a uso speciale su tutte le strade provinciali e comunali dell'Emilia-Romagna, si svolge, per la prima volta in Italia, **esclusivamente online**.

Realizzata unitariamente con la Città metropolitana di Bologna e tutte le Province dell'Emilia-Romagna, la nuova procedura coinvolge tutti i soggetti interessati ai transiti: le Amministrazioni provinciali e comunali, le Forze dell'Ordine, le associazioni, le agenzie e le imprese italiane e straniere circolanti in Emilia-Romagna, che interagiscono tra loro (dalla richiesta di autorizzazione alla fornitura degli allegati tecnici, dal rilascio dei nulla osta ai pagamenti, dall'emanazione dell'autorizzazione ai controlli su strada) esclusivamente online.

La nuova procedura (anche in ottemperanza al D.P.R. 31/2013) ha consentito di qualificare e unificare su tutto il territorio regionale il servizio dell'Amministrazione pubblica a un importante settore produttivo, come quello dell'autotrasporto, offrendo un servizio qualitativamente elevato per efficienza ed efficacia, in un'ottica di semplificazione amministrativa e dematerializzazione, avvalendosi di funzioni come lo stato della pratica, l'anagrafe unica, il registro delle imprese, la firma digitale, il bollo virtuale, i pagamenti online, il codice QR (per la lettura dei codici a barre tramite

mobile) e di servizi come PayER (la piattaforma regionale per i pagamenti online) e Parix (la piattaforma di accesso ai dati del registro nazionale delle imprese).

L'utilizzo di TE\_online, con ormai oltre 120.000 pratiche gestite, ha dato risultati molto soddisfacenti sia per le funzionalità di front-office nella presentazione delle istanze, che in quelle di back-office nell'istruttoria e nel rilascio dei provvedimenti autorizzatori, diminuendo i tempi di rilascio dei provvedimenti, garantendo la trasparenza di tutta la procedura, condividendo le banche dati, ottimizzando la strumentazione hardware e software, e riducendo sensibilmente i costi di gestione.

TE online è stato inoltre implementato integrandolo con il programma gestionale denominato Te crossing di Autostrade per l'Italia (ASPI), al fine di ottimizzare le procedure di nulla-osta relative ai transiti sulle opere d'arte stradali, riducendone i tempi di rilascio.

Anche sulla base dell'esperienza dell'Emilia-Romagna altre Amministrazioni regionali, provinciali e comunali hanno sviluppato e personalizzato o stanno acquisendo il programma denominato "Trasporti eccezionali", ottenuto a riuso dalla Provincia di Venezia, consentendo di incrementare la progressiva condivisione procedurale e strumentale tra Amministrazioni in un'ampia area interregionale, più funzionale a un'utenza che effettua transiti in tutto il territorio nazionale.

#### 7.2.1.7 Flussi di traffico

**Tabella 42**

**Postazioni per ambito provinciale**

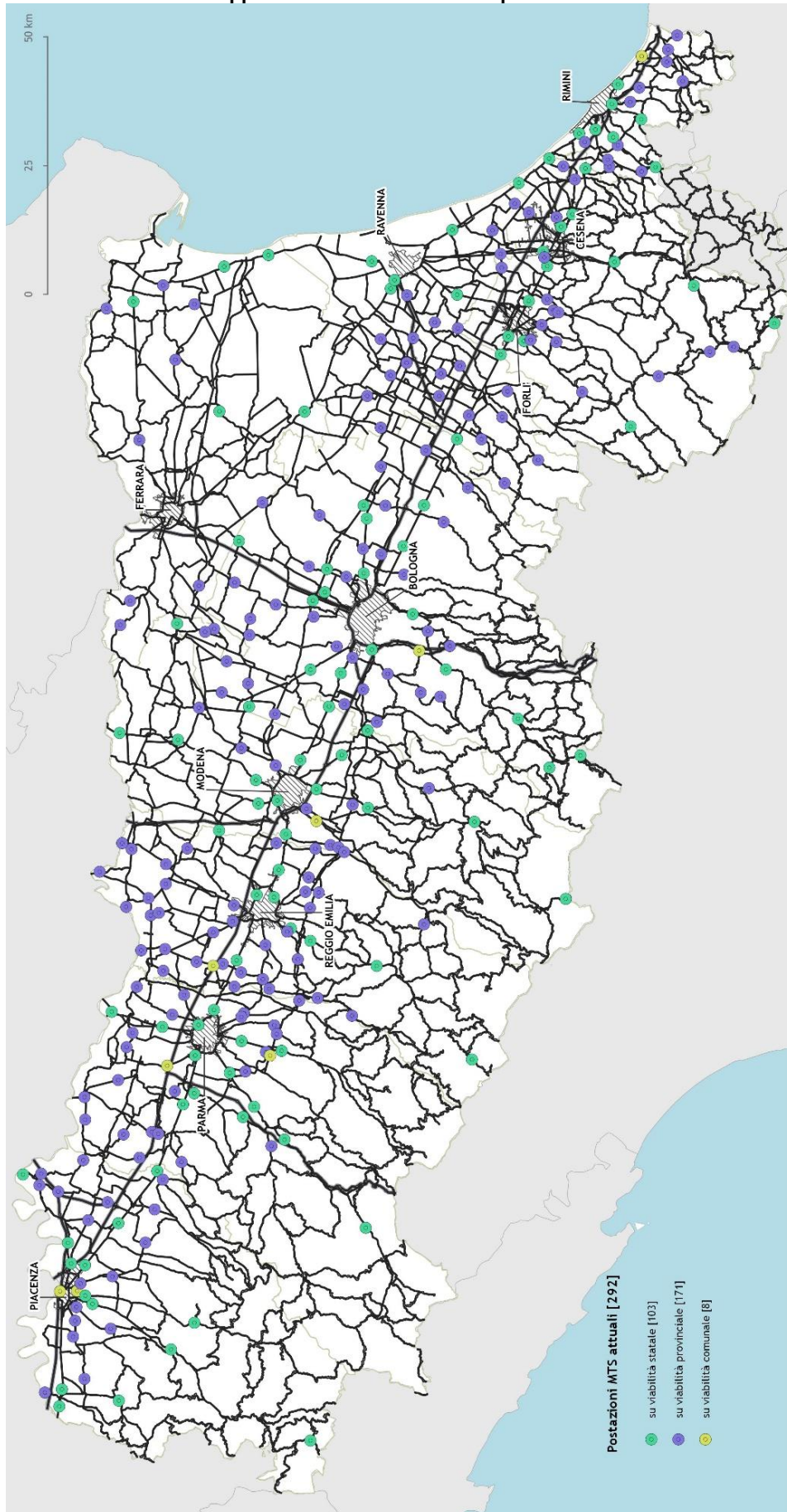
<b>Ambito</b>	<b>N.</b>	<b>%</b>
Bologna	50	18
Ferrara	16	6
Forlì-Cesena	30	10
Modena	25	9
Parma	37	13
Piacenza	34	12
Ravenna	25	9
Reggio Emilia	45	16
Rimini	21	7
<b>Totale</b>	<b>283</b>	<b>100</b>

**Tabella 43**

**Postazioni per tipo strada**

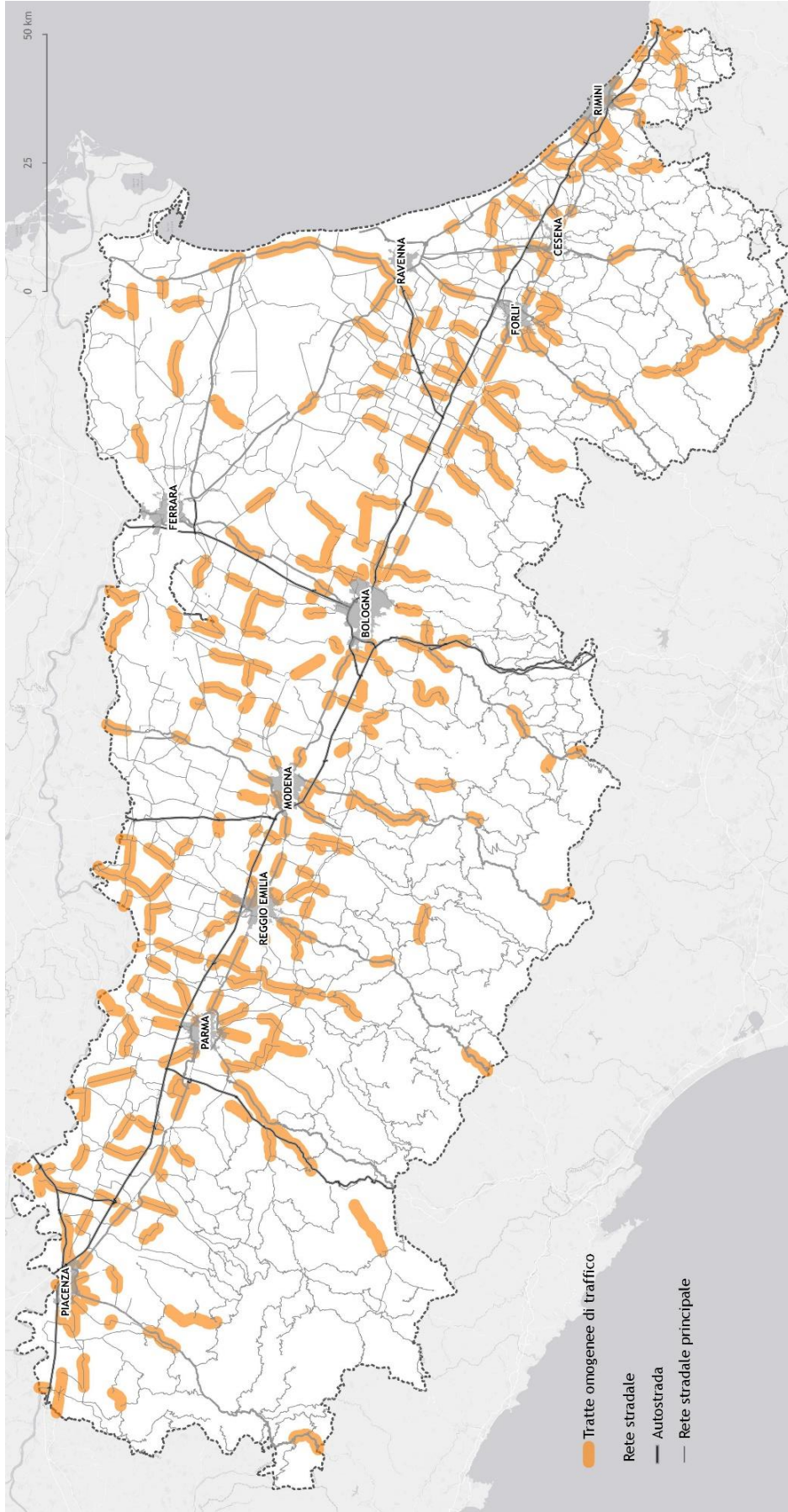
<b>Tipo strada</b>	<b>N.</b>	<b>%</b>
Strada Comunale	4	1
Strada Provinciale	167	59
Strada Statale	112	40
<b>Totale</b>	<b>283</b>	<b>100</b>

Figura 132  
Mappa della distribuzione delle postazioni





**Figura 133**  
**Mappa delle tratte omogenee di traffico**



L'andamento dei transiti veicolari rilevati dalle postazioni del Sistema MTS è indicato nelle successive tabelle (valori assoluti dei transiti annuali).

**Tabella 44**  
**Transiti annuali**  
(2009-2022)

Anno	Tot. Transiti/anno	Tot Leg/Anno	% Leg	Tot. Pes/anno	% Pes
2009	1.142.770.826	1.060.797.739	93	79.438.424	7
2010	1.152.647.768	1.061.675.882	92	78.191.627	7
2011	1.169.714.297	1.077.472.933	92	80.009.821	7
2012	1.133.350.850	1.037.368.890	92	74.134.297	7
2013	1.117.052.377	1.018.208.632	91	69.192.768	6
2014	1.134.647.557	1.044.142.993	92	69.804.361	6
2015	1.121.621.272	1.027.203.462	92	68.655.886	6
2016	1.153.777.026	1.069.809.841	93	72.040.517	6
2017	1.149.016.040	1.063.137.835	93	71.668.338	6
2018	1.042.231.449	948.399.281	91	62.376.163	6
2019	1.053.194.919	961.111.515	91	60.856.039	6
2020	783.341.557	695.019.814	89	52.937.794	7
2021	879.640.875	787.164.422	89	56.663.562	6
2022	999.578.496	914.315.600	91	62.964.839	6

Nota: le elaborazioni si basano sui dati disponibili (indice transiti pre-aggregati) e delle postazioni attive  
Leg = transiti veicoli leggeri; Pes = transiti veicoli pesanti; Classe transiti non classificati non inserita.

**Tabella 45**  
**Transiti mensili**  
(2009-2022 - Milioni di veicoli)

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2009	87	88	99	98	96	95	102	86	102	106	94	90
2010	84	82	93	94	98	101	106	90	105	107	99	94
2011	88	87	98	99	104	100	105	90	103	104	97	95
2012	89	75	100	98	102	99	100	85	98	102	96	88
2013	87	80	94	91	97	95	100	85	99	101	93	94
2014	90	87	101	96	99	93	97	84	98	102	95	93
2015	90	83	98	95	94	93	95	84	99	100	95	96
2016	90	90	100	98	101	95	99	86	99	104	98	94
2017	90	88	102	98	101	96	99	84	101	105	95	89
2018	86	78	90	90	92	91	89	74	84	97	87	83
2019	82	82	97	88	91	90	89	80	91	94	86	83
2020	80	78	40	24	54	72	79	72	82	81	60	62
2021	55	63	58	63	78	80	82	70	81	86	84	80
2022	73	82	93	89	94	88	83	71	81	87	80	77

Nota: il confronto % è sulla base dei dati (indice transiti aggregati) disponibili e delle postazioni attive.

**Tabella 46**  
**Transiti giornalieri medi annui (2019-2022) delle postazioni con i valori più alti di traffico (Tgm. >10.000).**  
**Le postazioni sono state ordinate per ambito provinciale e Tgm decrescente.**

Relativamente all'anno 2022 le prime cinque postazioni di traffico sono le seguenti:

381 - ambito MO - SS 724 Tg nord di Modena tra Bruciata (SS 9) e SS 12: 54.965 v/g

453 - ambito MO - SS 724 tra Formigine e Baggiovara: 44.566 v/g

129 - ambito PR - SS 9var Tg nord Parma a San Pancrazio Parmense tra Tg ovest Parma e ponte fiume Taro: 39.579 v/g

635 - ambito PC - SS 725 Tg sud Piacenza tra SS 45 e bivio Mucinasso/San Polo: 39.144 v/g

149 - ambito MO - SP 255 tra Modena e Navicello (viadotto ferroviario AV): 30.425 v/g

Postazione	Ambito	Tratto	Corsie	TGM 2019	TGM 2020	TGM 2021	TGM 2022	Var % (2022-2019)/2019	TGM Pesanti 2019	TGM Pesanti 2020	TGM Pesanti 2021	TGM Pesanti 2022	Var % (2022-2019)/2019
152	BO	SS 569 tra tangenziale Bologna e Riale (Zola Predosa/SP 26)	4	60.512	47.656	51.045			2.109	1.951	2.227		
215	BO	SS 253bis tra bivio interporto Bologna e A 13 (casello Castel Maggiore Bologna interporto)	2	22.309					4.578				
282	BO	SS 9 tra Anzola dell'Emilia e Bologna	2	20.306	15.092		18.919	-6,8	1.550	1.360		1.443	-6,9
280	BO	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella	2	19.439		16.887	18.137	-6,7	362		388	373	3,0
255	BO	SS 9 tra Castel San Pietro Terme e Toscanella di Dozza	2	18.532	13.683	16.100	16.937	-8,6	586	505	562	525	-10,4
156	BO	SS 253 tra Villanova di Castenaso/Ca' dell'Orbo e Castenaso	2				17.508					485	
288	BO	SP 42 tra Pieve di Cento e Castello d'Argile	2	16.348			15.478	-5,3	618			622	0,5
161	BO	SS 568 tra Tavernelle/Osteria Nuova e San Giovanni in Persiceto	2				16.281					744	
292	BO	SP 4 tra San Giorgio di Piano e San Pietro in Casale	2	15.792	12.744	14.163	15.161	-4,0	481	457	503	479	-0,3
177	BO	NSA 313 complanare sud alla A 14 nel tratto tra San Lazzaro e Idice	2	15.457	12.683	14.090	15.118		589	573	618	598	1,4
254	BO	SS 9 tra Ozzano dell'Emilia e Osteria Grande	2	15.416					473				
683	BO	SP 86 tra Villanova (Castenaso) e Granarolo dell'Emilia	2				15.354					758	
160	BO	SP 18 tra Bargellino e Calderara di Reno	2	15.253			14.306	-6,2	1.115			908	-18,6
155	BO	Via Emilia (ex SS 9) tra San Lazzaro e Idice (ponte torrente Idice)	2	14.055	10.487	12.153			371	348	379		
246	BO	SP 255 tra San Giovanni in Persiceto e San Matteo della Decima	2	13.044			12.578	-3,6	788			781	-1,0
684	BO	SP 87 tra Corticella (Bologna) e Funo	2				12.779					631	
279	BO	SP 31 tra Colunga (SP 28/Castenaso) e Ponte Rizzoli	2	12.661	10.048	11.488	12.251	-3,2	692	628	748	721	4,1
251	BO	SP 610 tra Imola e Casalfiumanese	2	12.566	9.808	11.350	12.279	-2,3	517	485	556	562	8,6
153	BO	Via Porrettana (ex SS 64) tra Bologna e Sasso Marconi	2	10.861	8.873	10.882	12.370	13,9	189	181	257	248	31,1
505	BO	SP 610 tra casello A 14 (Imola) e bivio Bubano/Mordano	2	12.314	9.670	10.723	11.865	-3,6	1.640	1.488	1.657	1.709	4,2
278	BO	SP 6 tra Budrio e SS 253	2	12.275	9.889	10.496			522	544	589		
330	BO	SS 64 tra Sasso Marconi e Marzabotto	2			11.033	11.783				441	457	
154	BO	SS 65bis tra Rastignano e Pian di Macina/Pianoro	2	11.613	9.612	10.613	10.918	-6,0	223	231	271	241	8,1
276	BO	SS 253bis tra Granarolo dell'Emilia e ponte torrente Idice (Riccardina)	2	10.979	8.717				853	750			
504	BO	SP 7 tra Idice e Castel dei Britti	2	10.612	8.655	9.599	10.191	-4,0	244	232	248	242	-0,9
158	BO	SS 64 tra Bologna e Lovoleto	2	10.569	8.573	9.595	10.509	-0,6	529	489	542	521	-1,4

Postazione	Ambito	Tratto	Corsie	TGM 2019	TGM 2020	TGM 2021	TGM 2022	Var % (2022-2019)/2019	TGM Pesanti 2019	TGM Pesanti 2020	TGM Pesanti 2021	TGM Pesanti 2022	Var % (2022-2019)/2019
630	FC	SS 726 tangenziale nord Cesena tra svincolo Stadio e Case Missiroli/Gambettola	4				25.896					1.988	
261	FC	SS 9 a Case Missiroli tra tangenziale di Cesena e Gambettola	2	25.325			24.397	-3,7	1.796			1.799	0,1
349	FC	SS 16 tra Cesenatico e Cervia	2	25.287	18.936	22.418	24.974	-1,2	1.672	1.404	1.617	1.575	-5,8
258	FC	SS 9 tra Forlimpopoli e Diegaro/Capocolle (Cesena)	2	22.798	18.317	18.197	21.099	-7,5	1.597	1.606	1.657	1.742	9,0
174	FC	SS 9 tra Ronco e Forlimpopoli	2		18.861	21.237	22.283			901	1.019	979	
344	FC	SS 3bis/E 45 tra Borello e Mercato Saraceno	4	18.352	13.049				1.576	2.578			
342	FC	SP 33 tra A 14 (casello Valle del Rubicone) e Savignano sul Rubicone	2	16.789	13.445	14.656	16.406	-2,3	1.306	1.224	1.354	1.426	9,2
629	FC	SS 727 tangenziale nord Forli' tra SS 9 (Cava/Villanova) e SS 67	4	15.255	13.133	14.168			858	863	921		
262	FC	SS 9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna (confine provinciale Forli'-Cesena/Ravenna)	2		12.801	14.054	15.147			993	1.056	1.072	
608	FC	SP 140 tra Diegaro/Capocolle e Pievesestina (E 45)	2	12.999	10.662		12.084	-7,0	1.207	1.157		1.073	-11,1
260	FC	SP 8 (ex SS 304) tra Cesena (Ponte Pietra) e viadotto A 14	2	11.484	9.030	9.803	10.649	-7,3	259	240	279	278	7,4
259	FC	SP 7 (ex SS 71bis) a La Pioppa tra A 14 (casello Cesena) e confine provinciale Forli'-Cesena/Ravenna (SSPP 33)	2	10.591	8.697	9.681	10.776	1,7	355	291	350	359	0,9
176	FC	SP 2 (ex SS 254) a La Caserma tra viadotto A 14 e Casemurate/E 45 (confine provinciale Forli'-Cesena/Ravenna)	2	10.454	7.846	8.735	10.042	-3,9	453	290	318	337	-25,7
289	FE	SP 66 (ex SS 255) tra Cento e Sant'Agostino	2	13.032	10.214	10.805	13.301	2,1	548	488	521	602	9,9
652	FE	SS 16 tra San Biagio/Lavezzola e Argenta	2	12.211	9.707	11.182	11.832	-3,1	1.047	1.043	1.186	1.226	17,1
628	FE	SS 309 tra Comacchio e confine provinciale di Ferrara/Ravenna	2		10.046		11.956			3.107		3.407	
662	FE	SP 2 tra SP 14 (bivio Ro/Polesella) e Copparo	2	11.935	9.377	10.408	10.943	-8,3	414	363	378	341	-17,7
53	FE	SS 309 a San Giuseppe di Comacchio	2	10.873	8.798	10.485			2.585	2.581	2.884		
381	MO	SS 724 tangenziale nord di Modena tra Bruciata (SS 9) e SS 12	4				54.965					4.506	
453	MO	SS 724 tra Formigine e Baggiovara	4	46.751	36.167		44.566	-4,7	3.772	3.480		4.100	8,7
149	MO	SP 255 tra Modena e Navicello (viadotto ferroviario AV)	2	32.190	25.391	29.006	30.425	-5,5	2.260	2.128	2.360	2.241	-0,8
321	MO	SP 467 tra Sassuolo e ponte fiume Secchia (confine provinciale Modena/Reggio Emilia)	4				27.072					3.105	
148	MO	SS 9 tra Modena (Fossalta) e ponte fiume Panaro	2			23.052	24.018				1.254	1.292	
29	MO	SS 9 tra Modena e Rubiera (confine provinciale Modena/Reggio Emilia)	2	23.274		19.361	21.365	-8,2	1.687		1.747	1.763	4,5
323	MO	SP 467 tra Maranello (SP 3) e Pozza (SS 12)	2	22.685	18.470	21.424	22.669	-0,1	2.432	2.278	2.669	2.488	2,3
328	MO	SP 486 tra Modena (viadotto A 1) e Baggiovara/Casinalbo	2	22.509	16.822	18.809	19.800	-12,0	432	369	447	428	-0,8
151	MO	SS 413 tra Modena e Soliera	2	21.835	15.306	19.978			1.086	844	1.088		
150	MO	SS 12 tra Modena e Bastiglia	2	21.652	16.958				1.412	1.308			
146	MO	SS 12 tra Montale Rangone e Modena (viadotto A 1)	2	20.215	15.048				1.082	854			
162	MO	SS 9 al confine provinciale Modena/Bologna tra Cavazzona e Ponte Samoggia	2	16.718		14.494	15.749	-5,8	1.261		1.121	1.162	-7,8
269	MO	SS 12 tra Tre Torri (Cavezzo) e Medolla	2			15.709					1.408		
242	MO	SS 12 tra Maranello e Torre Maina	2	15.629		14.249	15.485	-0,9	980		1.049	1.028	5,0

Postazione	Ambito	Tratto	Corsie	TGM 2019	TGM 2020	TGM 2021	TGM 2022	Var % (2022-2019)/2019	TGM Pesanti 2019	TGM Pesanti 2020	TGM Pesanti 2021	TGM Pesanti 2022	Var % (2022-2019)/2019
147	MO	SS 623 tra A 1 (casello Modena sud) e Spilamberto	2	13.871	12.876	13.992	15.193	9,5	1.677	1.641	1.879	1.761	5,0
634	MO	SS 12 a Pavullo nel Frignano presso aeroporto	2		9.860	11.119	11.766			346	414	429	
635	PC	SS 725 tangenziale sud Piacenza tra SS 45 e bivio Mucinasso/San Polo	4	41.984	29.858		39.144	-6,8	2.529	2.224		2.565	1,4
615	PC	Piazzale Milano sul ponte fiume Po al confine regionale Lombardia	3	26.463					458				
122	PC	SS 10 tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolò a Trebbia	2	24.687	18.986	21.690	19.579	-20,7	881	847	962	827	-6,1
127	PC	SS 9 tra Piacenza e Pontenure	2	22.861	17.547	20.232	19.186	-16,1	1.484	1.431	1.629	1.456	-1,9
125	PC	SS 654 presso tangenziale sud di Piacenza (San Bonico) tra Piacenza e Podenzano	2	21.743	16.566		19.980	-8,1	859	792		854	-0,6
391	PC	SS 10 tra Castelvetro Piacentino e ponte fiume Po al confine regionale Lombardia	2	19.953	13.689	15.424	17.420	-12,7	421	375	382	381	-9,5
124	PC	SS 45 a Quarto tra Piacenza e Settima/Niviano	2	16.729			15.771	-5,7	626			588	-6,1
123	PC	SP 28 presso tangenziale sud di Piacenza tra Piacenza e Gossolengo	2	16.132	12.485	14.885	14.156	-12,2	358	328	417	363	1,4
128	PC	SS 10 tra A 1/A 21 (casello Piacenza sud) e il bivio SP 587R	2	15.900	12.610	14.634	15.129	-4,9	1.488	1.391	1.557	1.586	6,6
219	PC	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Pontenure	2	15.224			14.109	-7,3	1.082			1.105	2,1
126	PC	SP 6 presso tangenziale sud di Piacenza (Mucinasso) tra Piacenza e San Giorgio Piacentino	2	15.140	11.583	13.738			519	471	527		
220	PC	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Fidenza al confine provinciale Piacenza/Parma	2	13.844	10.870	12.005	13.336	-3,7	1.320	1.264	1.354	1.302	-1,4
95	PC	SS 10 tra Castel San Giovanni e Sarmato	2			11.226	12.073				712	718	
108	PC	SP 412R tra A 21 (casello Castel San Giovanni) e ponte fiume Po (confine regionale Lombardia)	2	11.819	8.024	9.415			275	199	449		
385	PC	SS 10 tra Castel San Giovanni e confine regionale Lombardia	2	11.698			10.744	-8,2	1.033			770	-25,4
665	PC	SP 1 (tangenziale sud/ovest di Piacenza) tra Madonna del Pilastro (SP 7) e Piacenza	2	11.088	8.844	10.662	11.434	3,1	547	589	659	648	18,4
309	PC	SS 10 tra Castelvetro Piacentino e Monticelli d'Ongina	2	10.805	8.076	9.350	9.991	-7,5	416	399	437	449	7,9
393	PC	SS 10 tra Caorso e Roncaglia/Fossadello	2	10.250	8.095	9.529	9.657	-5,8	1.142	1.077	1.195	1.161	1,7
636	PR	SS 9var tangenziale nord/ovest di Parma tra SS 343 e SP 62R	4	50.748	39.539				2.560	2.366			
129	PR	SS 9var tangenziale nord Parma a San Pancrazio Parmense tra tangenziale ovest Parma e ponte fiume Taro	4				39.579					3.169	
25	PR	SS 9 a San Prospero Parmense tra Parma e confine provinciale Parma/Reggio Emilia	2	29.125	22.561	25.234	24.733	-15,1	1.644	1.544	1.625	1.456	-11,4
221	PR	SS 9 tra Fidenza e A 15 (casello Parma ovest)	2	21.253	17.733	19.673	21.496	1,1	2.000	2.011	2.135	2.103	5,1
130	PR	SS 62 tra Parma e Collecchio	2	20.637	15.749				941	921			
131	PR	SS 665 tra Parma e Corcagnano/Pilastro	2	19.840	15.546	17.602	18.980	-4,3	854	791	860	857	0,3
132	PR	SP 513R tra Parma e bivio Pilastrello/Monticelli Terme	2	19.530	15.283	18.263	17.079	-12,5	754	741	844	759	0,5
134	PR	SS 343 tra A 1 (casello Parma) e San Polo	2	17.753	16.206	18.078			1.944	2.343	2.525		
133	PR	SP 62R tra Parma (viadotto A 1) e Sorbolo	2	17.108			15.544	-9,1	1.365			1.248	-8,6
612	PR	SS 665 tra Pilastro e Langhirano	2	16.811	13.735	15.975	16.727	-0,5	803	744	810	805	0,3



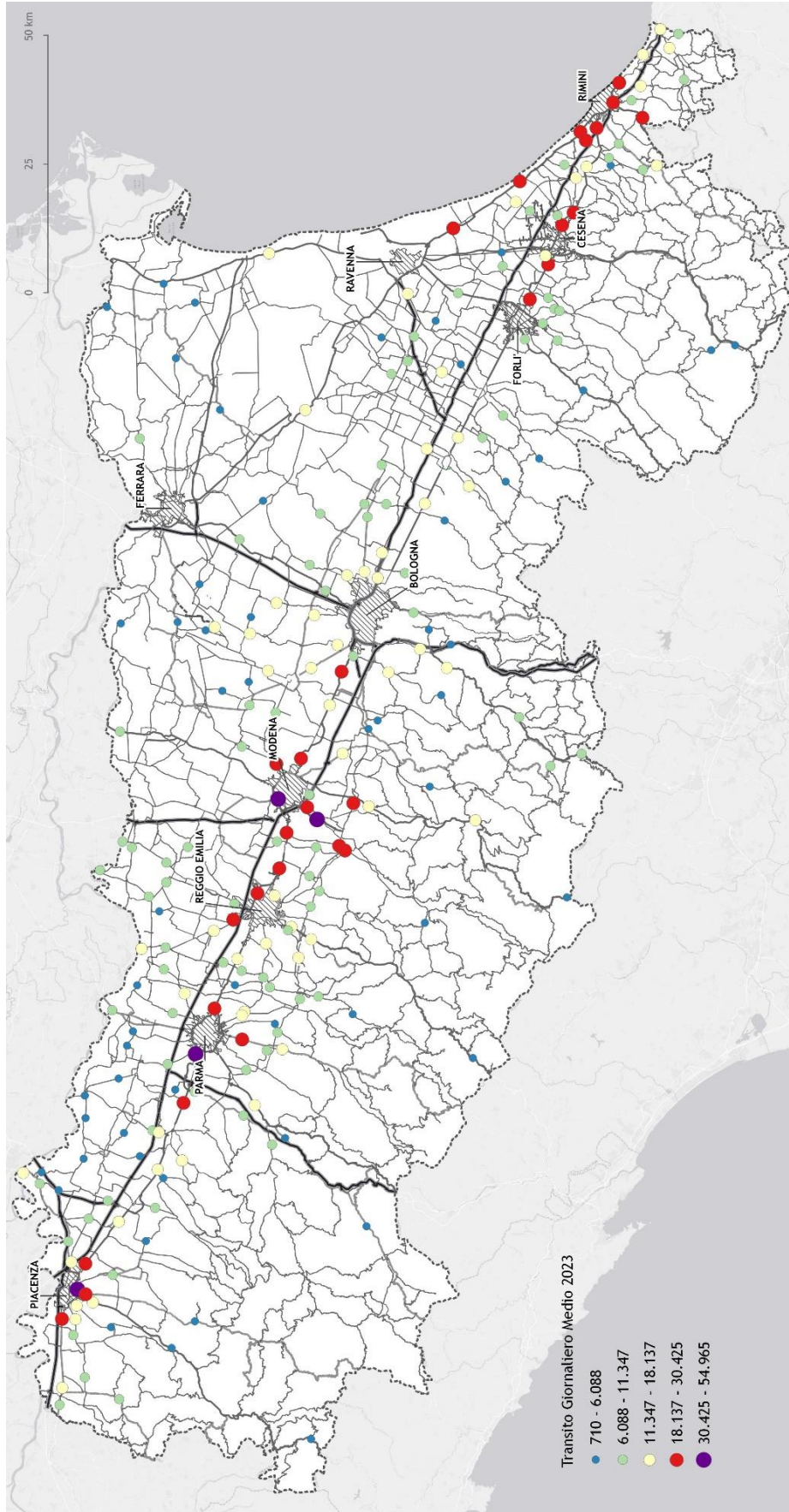
Postazione	Ambito	Tratto	Corsie	TGM 2019	TGM 2020	TGM 2021	TGM 2022	Var % (2022-2019)/2019	TGM Pesanti 2019	TGM Pesanti 2020	TGM Pesanti 2021	TGM Pesanti 2022	Var % (2022-2019)/2019
222	PR	SP 359R tra Fidenza e Salsomaggiore Terme	2	15.486	11.196	13.017	13.548	-12,5	350	304	375	372	6,4
397	PR	SP 12 tra A 1 (casello Fidenza-Salsomaggiore) e Fidenza	2			13.616	14.522				1.932	1.615	
637	PR	SS 62 tra Fornovo di Taro e Collecchio	2	13.867	9.940		13.308	-4,0	687	618		686	-0,1
402	PR	SP 18 tra Pilastrello e Monticelli Terme	2	12.858	9.760	11.179	11.587	-9,9	246	224	260	253	2,5
226	PR	SP 32 al ponte sul torrente Parma, tra SP 16 (Mamiano/Santa Mari del Piano) e Pilastro/Pannocchia	2	10.911	8.809	10.162	10.646	-2,4	633	588	637	615	-2,8
611	PR	SS 357 tra Fornovo di Taro e Medesano	2			10.048	10.729				400	395	
19	PR	SS 343 tra Colorno e ponte fiume Po (confine regionale Lombardia)	2	5.983	8.305	9.338	10.713	79,1	920	1.882	1.838	1.849	
135	PR	SP 10 tra Parma (viadotto A 1) e Viarolo	2				10.446					639	
678	RA	SS 16 tra Fosso Ghiaia e Savio	2		21.955	21.339	22.495			1.433	1.540	1.456	
333	RA	SS 9 tra Castel Bolognese e Faenza	2	22.009	16.065	18.568			703	638	690		
651	RA	SS 9 tra Imola e Castelbolognese (confine provinciale Ravenna/Bologna)	2	16.219	12.322	13.746	15.088	-7,0	594	538	609	598	0,6
676	RA	SS 16 tra tangenziale di Ravenna e Glorie/Mezzano	2		13.969	15.709				969	1.107		
655	RA	SP 253R tra bivio Russi e Fornace Zarattini (svincolo A 14dir)	2	15.597	12.019	13.271	13.901	-10,9	568	504	540	531	-6,5
654	RA	SP 7IbisR tra Montaletto e Cervia	2	14.572	11.619	13.352	14.516	-0,4	377	317	398	402	6,6
334	RA	SP 8 tra A 14 (casello Faenza) e Granarolo Faentino	2	14.306	10.983	12.003	12.900	-9,8	730	680	711	692	-5,2
675	RA	SS 309 presso SS 309Dir (tangenziale di Ravenna)	2		11.055					3.009			
337	RA	SP 14 tra Lugo e Fusignano	2	10.722	8.409	9.024	9.851	-8,1	447	410	458	449	0,7
653	RA	SP 254R tra Castiglione di Cervia/Castiglione di Ravenna (ponte fiume Savio) e Cervia	2	10.597					183				
336	RA	SP 253R tra Lugo (ponte torrente Senio) e Bagnacavallo	2	10.309	7.731	9.285	9.400	-8,8	507	455	534	489	-3,6
383	RE	SS 722 tangenziale nord/est di Reggio Emilia a Gavassa	4	29.187	22.567	25.869	26.609	-8,8	2.840	2.667	2.786	2.761	-2,8
140	RE	SS 9 tra Reggio Emilia e Rubiera	2	24.113	18.309	20.980	22.414	-7,0	2.001	1.885	2.063	2.033	1,6
143	RE	SP 63R tra viadotto A 1 (Reggio Emilia) e bivio Cadelbosco di Sopra	2	23.126	18.096	20.687	22.834	-1,3	1.011	933	1.083	1.093	8,2
239	RE	SP 486R a Veggia tra Castellarano e SP467R (ponte fiume Secchia-confine provinciale Reggio Emilia/Modena)	2	22.993	18.811	21.273	21.957	-4,5	2.240	2.062	2.327	2.145	-4,3
137	RE	SP 28 tra Reggio Emilia e Cavriago	2	18.858			18.037	-4,4	428			458	7,0
638	RE	SS 9 tra Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza	2	18.383	14.759	16.167	17.614	-4,2	1.233	1.208	1.301	1.358	10,1
112	RE	SP 111 tra Boretto e ponte fiume Po (confine regionale Lombardia)	2	16.429	10.458	11.959	13.448	-18,1	1.674	1.305	1.499	1.429	-14,7
139	RE	SP 467R tra Fogliano e Scandiano	2	15.950	12.445	13.449			519	464	519		
670	RE	SS 722Var (tangenziale sud/est di Reggio Emilia) tra rotatoria viale Parisoli e rotatoria Martiri di Cervarolo	2	14.700	11.615	13.559	14.466	-1,6	588	537	603	578	-1,7
426	RE	SS 63 tra Vezzano sul Crostolo e Puianello	2	14.618	11.866	13.443	14.076	-3,7	380	372	398	378	-0,4
237	RE	SP 23 tra Quattro Castella e Montecavolo	2	14.170		13.266	13.879	-2,1	576		614	590	2,3
623	RE	SP 30 tra Campagnola Emilia e Rio Saliceto	2	13.877	10.081	11.529	11.347	-18,2	817	687	818	700	-14,4
310	RE	SP 358R tra Cadelbosco di Sopra e Castelnuovo di Sotto	2				13.802					690	
312	RE	SP 42 tra Novellara e San Giacomo	2	12.789	9.981	11.207	10.979	-14,1	948	871	958	876	-7,5
138	RE	SS 63 tra Rivalta (Reggio Emilia) e Puianello	2	12.175	9.896	11.051	11.794	-3,1	322	313	332	329	2,3

Postazione	Ambito	Tratto	Corsie	TGM 2019	TGM 2020	TGM 2021	TGM 2022	Var % (2022-2019)/2019	TGM Pesanti 2019	TGM Pesanti 2020	TGM Pesanti 2021	TGM Pesanti 2022	Var % (2022-2019)/2019
452	RE	SP 3 tra A 1 (casello Reggio Emilia) e Bagnolo in Piano	2	11.175	8.533	9.732	10.217	-8,6	928	865	989	967	4,1
451	RE	SP 62Rvar tra Codisotto (confine regionale Lombardia) e Tagliata	2	10.845	7.851	9.163	9.756	-10,0	2.029	1.818	1.993	1.875	-7,6
624	RE	SP 23 tra Rivalta e Montecavolo	2	10.809	8.540	9.611	10.146	-6,1	266	254	286	284	6,9
449	RE	SP 111 tra Calerno e A 1 (casello Terre di Canossa-Campegine)	2	10.723			8.339	-22,2	1.540			1.359	-11,7
238	RE	SP 37 tra Albinea e Scandiano	2	10.594	8.321	9.327	10.342	-2,4	440	404	454	446	1,3
427	RE	SP 7 tra Scandiano e Iano	2	10.399		9.858	9.909	-4,7	494		534	511	3,5
311	RE	SP 62Rvar tra San Giacomo e Tagliata	2	10.154	7.451		9.065	-10,7	1.762	1.506		1.670	-5,2
230	RE	SP 62Rvar tra Boretto e Gualtieri	2	10.102		8.944			1.803		1.745		
186	RN	SS 16 tra Rimini e Bellaria-Igea Marina	2	29.234	22.872	26.452	27.605	-5,6	1.103	987	1.134	1.103	0,0
454	RN	SS 72 tra A 14 (casello Rimini sud) e Rimini	4				27.478					1.559	
188	RN	SS 9 tra San Martino in Riparotta (Rimini) e viadotto A 14 (Santa Giustina)	4	25.725	20.360	21.952	23.977	-6,8	919	802	863	912	-0,7
184	RN	SS 16 a Rimini Miramare presso aeroporto Federico Fellini	3		19.011	19.753	24.034			543	665	701	
351	RN	SS 72 tra A 14 (casello Rimini sud) e confine nazionale San Marino	4				20.649					956	
352	RN	SP 136 tra A 14 (casello Rimini Nord) e SS 16 (Torre Pedrera)	2			19.021	19.882				1.662	1.621	
263	RN	Via Adriatica (ex SS 16) tra Riccione e Misano Adriatico	2	17.503	13.445	15.513	16.357	-6,5	353	292	338	348	-1,4
182	RN	SS 258 a Sant'Ermite tra viadotto A 14 e San Martino dei Mulini	2	16.078	12.570	13.475			518	453	506		
12	RN	SS 16 tra A 14 (casello Cattolica) e confine regionale Marche	2	15.438	11.040	12.123	14.227	-7,8	486	403	473	487	0,3
100	RN	SS 258 tra Verucchio e Dogana di Verucchio II (ex confine regionale)	2	15.060	11.739	13.330	14.627	-2,9	944	812	916	922	-2,4
355	RN	SP 17v tra San Giovanni in Marignano e Morciano di Romagna	2	14.710	11.320	13.231	14.469	-1,6	506	464	508	492	-2,8
440	RN	SP 35 tra viadotto A 14 e Sant'Andrea in Casale	2	12.372		10.857			256		261		
354	RN	SP 31 tra viadotto A 14 e Coriano	2	11.864	8.058	10.724	11.478	-3,3	256	198	262	252	-1,6
439	RN	SP 49 tra Santarcangelo di Romagna e San Martino dei Mulini	2	11.800	9.535	10.608	11.208	-5,0	635	639	661	625	-1,5

Nota: il confronto % è sulla base dei dati disponibili (indice transiti aggregati) e delle postazioni attive. Validazione serie dati su base annuale e disponibilità di almeno 6 mesi.



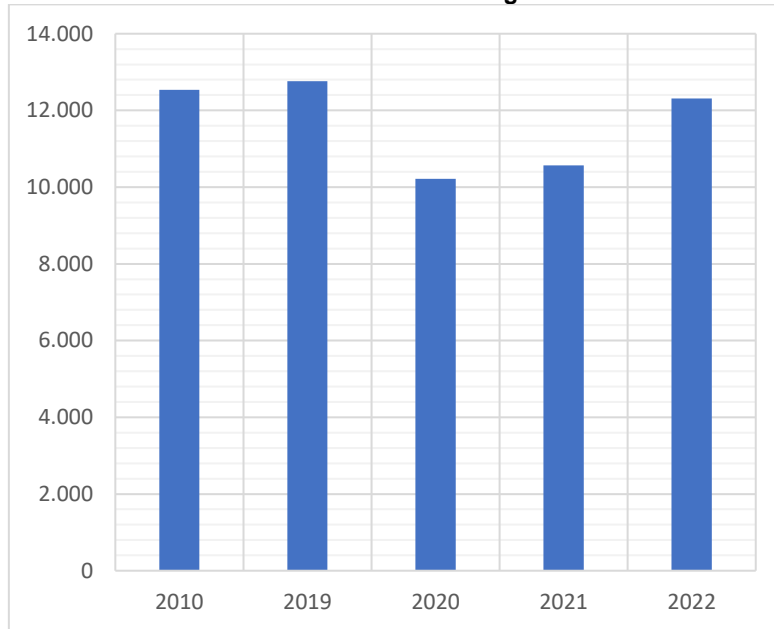
**Figura 134**  
**Mappa distribuzione transito giornaliero medio annuo (2022) delle postazioni**



■ **AMBITO REGIONALE - CONFRONTO DATI 2010-2022**

L'andamento dei dati di traffico stradale **del sistema MTS** è riepilogato nei seguenti due grafici. L'annualità 2010 costituisce il primo riferimento storico completo, le annualità 2020 e 2021 sono condizionate dalla pandemia Coronavirus Covid-19.

**Figura 135**  
**Media annuale transiti feriali giornalieri**



**Figura 136**  
**Media annuale transiti feriali giornalieri pesanti**



*Nota: andamento sulla base dei dati disponibili e delle postazioni attive.*

## 7.1.2 Flussi autostradali

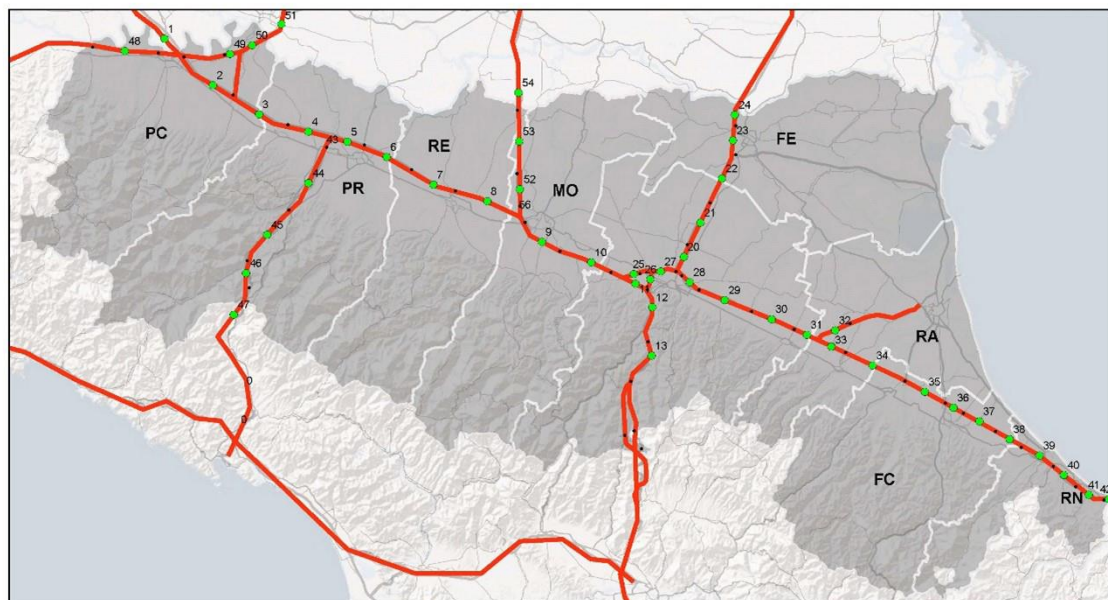
Si riportano le informazioni sui flussi veicolari autostradali. I dati sono stati forniti dalle società che gestiscono i relativi tratti di competenza in territorio regionale e sono riferiti ai giorni Feriali nel periodo autunnale 2022. In particolare, per una migliore lettura dei dati si segnala che nel computo dei mezzi pesanti sono stati inserite le categorie di pedaggio (B, 3, 4, 5).

Nel confronto con i dati omologhi dell'anno precedente 2021 si può notare una generale diminuzione dei flussi su tutte le tratte sia in direzione est-ovest sia in direzione nord-sud.

(\*) La tratta di A1 tra il casello di Modena Sud e l'allacciamento A1/A14 è stato calcolato come la media tra le due tratte elementari prima e dopo il casello di Val Samoggia in modo da poterlo confrontare con il dato storico del 2008 nel quale il suddetto casello non era ancora stato realizzato.

(\*\*) La tratta di A1 tra l'allacciamento A1 e il Raccordo Casalecchio è stato calcolato come la media tra le due tratte prima e dopo il casello Free-Flow di Sasso Marconi Nord in modo da poterlo confrontare con il dato storico del 2008 nel quale il suddetto casello non era ancora realizzato.

**Figura 137**  
**Confronto Flussi Autostradali Tratte Elementari**  
(2022-2008 e 2022-2021)



**Localizzazione Tratte Elementari Flussi Autostradali**

- Autostrade
- Flussi Autostradali - Tratte Elementari
- Svincoli e caselli autostradali

**Tabella 47**  
**Confronto Flussi Autostradali - Tratte Elementari (\*)**  
(2022 - 2008) e (2022 - 2021)

Autostrada	Postazione	Descrizione Tratta Elementare	Flussi 2022				Flussi 2021				Flussi 2008		Variazione % 2022 - 2008 Flussi totali	Variazione % 2022 - 2021 Flussi Totali
			Flusso Totale	Veicoli leggeri	Veicoli Pesanti	% Pesanti	Flusso Totale	Veicoli leggeri	Veicoli Pesanti	% Pesanti	Flusso Totale	Veicoli Pesanti		
A1	1	PIACENZA NORD - N. A1/COMPLANARE KM 55	71.770	46.619	25.151	35%	74.623	47.771	26.852	36%	N.D.	N.D.	N.D.	-4%
A1	2	ALL.A1/A21 - FIORENZUOLA	88.145	55.123	33.022	37%	91.073	56.758	34.316	38%	N.D.	N.D.	N.D.	-3%
A1	3	FIORENZUOLA - FIDENZA SALSOMAGGIORE T.	84.969	53.339	31.629	37%	87.856	54.981	32.875	37%	93702	36763	-9%	-3%
A1	4	FIDENZA SALSOMAGGIORE T. - ALL. A1/A15	85.189	53.744	31.445	37%	88.360	55.706	32.654	37%	N.D.	N.D.	N.D.	-4%
A1	5	ALL. A1/A15 - PARMA	78.649	48.805	29.844	38%	81.815	50.999	30.816	38%	N.D.	N.D.	N.D.	-4%
A1	6	PARMA - CANOSSA CAMPEGINE	80.737	50.098	30.639	38%	83.750	52.003	31.747	38%	85138	32203	-5%	-4%
A1	7	CANOSSA CAMPEGINE - REGGIO EMILIA	84.004	53.061	30.944	37%	87.340	55.106	32.233	37%	N.D.	N.D.	N.D.	-4%
A1	8	REGGIO EMILIA - ALL. A1/A22	84.024	53.696	30.328	36%	87.709	55.876	31.833	36%	87814	32492	-4%	-4%
A1	9	MODENA NORD - MODENA SUD	103.115	63.993	39.122	38%	106.324	66.111	40.213	38%	N.D.	N.D.	N.D.	-3%
A1	10	MODENA SUD - ALL. A1/A14 N. (*)	112.725	71.783	40.942	36%	115.769	74.095	41.674	36%	119001	43369	-5%	-3%
A1	11	ALL. A1/A14 N. - ALL.A1/RAC.CAS.	40.287	25.887	14.400	36%	39.069	25.017	14.052	36%	N.D.	N.D.	N.D.	3%
A1	12	ALL.A1/RAC.CAS. - SASSO MARCONI (**)	68.339	43.128	25.211	37%	69.331	43.687	25.644	37%	64248	25549	6%	-1%
A1	13	SASSO MARCONI - ALL.A1/VDV NORD	60.151	36.481	23.670	39%	61.222	37.218	24.004	39%	N.D.	N.D.	N.D.	-2%
A13	20	BOLOGNA ARCOVEGGIO - BOLOGNA INTERPORTO	59.383	38.858	20.525	35%	60.411	39.630	20.781	34%	N.D.	N.D.	N.D.	-2%
A13	21	BOLOGNA INTERPORTO - ALTEDO	55.329	37.297	18.033	33%	56.181	37.843	18.339	33%	N.D.	N.D.	N.D.	-2%
A13	22	ALTEDO - FERRARA SUD	53.419	35.657	17.762	33%	54.175	36.226	17.949	33%	51322	17278	4%	-1%
A13	23	FERRARA SUD - FERRARA NORD	44.672	26.935	17.737	40%	46.335	28.023	18.312	40%	N.D.	N.D.	N.D.	-4%
A13	24	FERRARA NORD - OCCHIOBELLO	48.209	29.799	18.411	38%	49.069	30.487	18.582	38%	N.D.	N.D.	N.D.	-2%
A14	25	ALL. A1/A14 N. - BOLOGNA B.PANIGALE	72.512	45.951	26.561	37%	76.796	49.148	27.648	36%	N.D.	N.D.	N.D.	-6%
A14	26	ALL.A1/RAC.CAS. - BOLOGNA CASALECCHIO	45.497	32.642	12.854	28%	44.701	31.396	13.305	30%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A14	27	ALL.A14/RAC.CAS - ALL.A14/A13	90.425	56.804	33.621	37%	92.892	58.813	34.080	37%	92159	34406	-2%	-3%
A14	28	BOLOGNA FIERA - BOLOGNA S.LAZZARO	71.166	45.256	25.910	36%	73.937	47.477	26.461	36%	N.D.	N.D.	N.D.	-4%
A14	29	BOLOGNA S.LAZZARO - CASTEL S.PIETRO	88.886	60.154	28.732	32%	90.989	61.664	29.326	32%	98007	31888	-9%	-2%
A14	30	CASTEL S.PIETRO - IMOLA	88.541	59.625	28.916	33%	90.826	61.258	29.568	33%	N.D.	N.D.	N.D.	-3%
A14	31	IMOLA - AL. A14/DIR. RA	83.996	56.340	27.655	33%	86.135	57.911	28.224	33%	88667	29493	-5%	-2%
A14 dir	32	ALL. A14/DIR. RA - RAVENNA	16.511	10.812	5.699	35%	16.349	10.646	5.703	35%	18898	5974	-13%	1%
A14	33	ALL. A14/DIR. RA - FAENZA	69.527	46.733	22.794	33%	72.085	48.599	23.486	33%	N.D.	N.D.	N.D.	-4%
A14	34	FAENZA - FORLI'	67.880	45.271	22.609	33%	70.099	46.919	23.180	33%	N.D.	N.D.	N.D.	-3%

Autostrada	Postazione	Descrizione Tratta Elementare	Flussi 2022				Flussi 2021				Flussi 2008		Variazione % 2022 - 2008 Flussi totali	Variazione % 2022 - 2021 Flussi Totali
			Flusso Totale	Veicoli leggeri	Veicoli Pesanti	% Pesanti	Flusso Totale	Veicoli leggeri	Veicoli Pesanti	% Pesanti	Flusso Totale	Veicoli Pesanti		
A14	35	FORLI' - CESENA NORD	68.803	46.984	21.819	32%	71.325	48.851	22.474	32%	N.D.	N.D.	N.D.	-4%
A14	36	CESENA NORD - CESENA	63.584	43.181	20.403	32%	66.025	45.218	20.808	32%	N.D.	N.D.	N.D.	-4%
A14	37	CESENA - VALLE RUBICONE	63.308	42.916	20.392	32%	66.183	45.332	20.851	32%	N.D.	N.D.	N.D.	-4%
A14	38	VALLE RUBICONE - RIMINI NORD	60.513	40.999	19.513	32%	63.493	43.398	20.095	32%	N.D.	N.D.	N.D.	-5%
A14	39	RIMINI NORD - RIMINI SUD	59.544	40.011	19.533	33%	61.766	41.648	20.119	33%	N.D.	N.D.	N.D.	-4%
A14	40	RIMINI SUD - RICCIONE	61.793	41.995	19.798	32%	64.346	44.049	20.297	32%	N.D.	N.D.	N.D.	-4%
A14	41	RICCIONE - CATTOLICA	56.719	37.964	18.754	33%	59.073	39.779	19.294	33%	N.D.	N.D.	N.D.	-4%
A14	42	CATTOLICA - PESARO URBINO	47.524	30.230	17.294	36%	49.475	31.728	17.747	36%	51418	20663	-8%	-4%
A15	43	PARMA OVEST - ALL. A1	22.008	14.193	7.815	36%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	24118	9717	-9%	N.D.
A15	44	FORNOVO - PARMA OVEST	21.127	13.573	7.554	36%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	21994	9215	-4%	N.D.
A15	45	BORGOTARO - FORNOVO	20.779	13.441	7.339	35%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	20922	8631	-1%	N.D.
A15	46	BERCETO - BORGOTARO	19.114	12.062	7.052	37%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	19662	8318	-3%	N.D.
A15	47	PONTREMOLI - BERCETO	18.895	11.834	7.061	37%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	19427	8297	-3%	N.D.
A21	48	CASTEL SAN GIOVANNI - PIACENZA OVEST	42.350	23.126	19.224	45%	40.679	22.638	18.041	44%	38803	10220	9%	4%
A21	49	CAORSO - ALL. A21 DIR. FIORENZUOLA	26.313	13.362	12.951	49%	26.521	13.600	12.921	49%	24635	8622	7%	-1%
A21	50	ALL. A21 DIR. FIORENZUOLA - CASTELVETRO PIACENTINO	37.231	19.507	17.724	48%	37.615	19.694	17.921	48%	43851	14909	-15%	-1%
A21	51	CASTELVETRO PIACENTINO - CREMONA	35.115	17.521	17.594	50%	35.686	17.872	17.814	50%	41714	15017	-16%	-2%
A22	52	CAMPOGALLIANO - CARPI	45.020	27.643	17.378	39%	45.917	28.230	17.688	39%	45803	13390	-2%	-2%
A22	53	CARPI - REGGIOLO	41.070	24.513	16.557	40%	41.792	25.040	16.752	40%	41281	12599	-1%	-2%
A22	54	REGGIOLO - PEGOGNAGA	39.982	23.698	16.284	41%	40.453	23.916	16.537	41%	40951	12411	-2%	-1%



## 7.2 L'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA

Nel 2006, in conformità a quanto stabilito dall'art. 164 ter della L.R. 3/99 e successive modifiche e integrazioni, la Regione ha realizzato uno studio di fattibilità, con il quale si è proceduto, nel giugno dello stesso anno, alla **programmazione dell'autostrada regionale Cispadana**, prevedendone la realizzazione mediante concessione di costruzione e gestione, con il **ricorso al capitale privato e con partecipazione finanziaria pubblica**.

Pertanto, a seguito della programmazione dell'opera, è stato pubblicato un avviso pubblico di intervento realizzabile con capitale privato, che ha comportato l'esame da parte delle strutture regionali di **6 proposte pervenute da altrettanti operatori**, singoli e associati, una delle quali, nel luglio del 2007 è stata dichiarata di pubblico interesse dalla Giunta regionale, ai sensi della disciplina in materia di **project financing**.

Successivamente è stata quindi espletata una lunga e articolata procedura di gara volta all'individuazione del concessionario, che ha portato nel gennaio del 2010 all'aggiudicazione della concessione all'A.T.I. Autostrada Del Brennero SpA (mandataria) - Coopsette soc. coop. - Pizzarotti & c. SpA - Cordioli & c. SpA - Edilizia Wipptel SpA - Oberosler cav. Pietro SpA - Collini Impresa Costruzioni - Consorzio stabile Co.Seam Srl - Consorzio ravennate, - Mazzi impresa generale di costruzioni (mandanti), con un'offerta che prevedeva una **partecipazione finanziaria pubblica pari a 179.700.000 euro e un tempo di esecuzione dei lavori pari a 44 mesi** dall'approvazione del progetto esecutivo. L'importo complessivo dell'investimento ammonta a circa 1.158.720.000 euro.

L'autostrada si sviluppa per una **lunghezza complessiva di circa 67 km**, con inizio nel comune di Reggio (dove si raccorda con l'autostrada A22), e termine nel comune di Ferrara (con attestazione finale sulla barriera di Ferrara Sud della A13, in raccordo alla superstrada "Ferrara-Porto Garibaldi").

**I comuni interessati sono complessivamente 13:** Reggio, Rolo in provincia di Reggio Emilia; Novi, Concordia S. Possidonio, Mirandola, Medolla, S. Felice sul Panaro e Finale Emilia in provincia di Modena; Cento, Sant'Agostino, Poggio Renatico, Ferrara in provincia di Ferrara.

Il progetto prevede **4 autostazioni** (San Possidonio-Concordia-Mirandola, San Felice sul Panaro-Finale Emilia, Cento, Poggio Renatico) e **2 aree di servizio** (Mirandola e Poggio Renatico), oltre ai **2 svincoli di interconnessione** con le autostrade A22 e A13.

Il 23 marzo 2010 l'ATI Autostrada del Brennero (mandataria) ha costituito la società di progetto (di cui all'art. 156 del D.Lgs. 163/06 e s.m.i.) con denominazione Autostrada Regionale Cispadana SpA (ARC SpA). Il 25 novembre 2010 è stata sottoscritta la convenzione tra la Regione Emilia-Romagna e l'ARC, concessionaria dell'opera, che realizzerà e gestirà l'infrastruttura.

Il 28 gennaio 2011 si è aperta la **Conferenza dei servizi preliminare** sul progetto preliminare (conclusasi il 19 maggio 2011), da cui prende avvio tutto l'iter di approvazione dei vari livelli progettuali. Tale Conferenza ha consentito alla Regione di acquisire preventivamente - da parte di tutti gli enti che ai sensi della normativa vigente dovranno esprimersi sul progetto definitivo dell'opera - le condizioni per ottenere, sullo stesso progetto, **le intese, i pareri, i nulla-osta** previsti dalla legge. Ciò ha permesso, in sostanza, agli stessi enti di esprimersi fin da subito sulla possibilità di prestare l'assenso finale in sede di progetto definitivo dell'opera.

La Regione ha richiesto al Concessionario di procedere all'integrazione del progetto preliminare all'esame della Conferenza di servizi, conformandolo alle prescrizioni tecniche risultanti dal relativo verbale, ritenute non rinviabili al successivo livello di progettazione, e ciò nel rispetto della tripartizione progettuale. Le varianti plano-altimetriche richieste al Concessionario in questa fase si riferivano, in particolare, l'ambito del Nodo di Ferrara, del collegamento Bondeno-Cento, del Casello San Felice-Finale Emilia, dell'attraversamento in trincea in comune di Mirandola, della Tangenziale di Concordia in complanare all'Autostrada, dell'Interconnessione con la A22 e miglioramento

accessibilità area industriale Rame, della Partecipanza agraria di Cento con lo studio di una soluzione più a sud, dell'attraversamento in comune di Sant'Agostino.

La Giunta regionale **ha approvato**, in data 19 dicembre 2011, con deliberazione 1867/2011, **il progetto preliminare nella versione coordinata**, così come integrato dal Concessionario, per un costo ammontante, a seguito delle modifiche apportate, a 1.179.263.519 euro.

A seguito dell'approvazione del progetto preliminare, la Regione ha chiesto al Concessionario di procedere **all'elaborazione del progetto definitivo**, da sottoporre alla procedura di Valutazione di impatto ambientale (**VIA**) da parte del Ministero dell'Ambiente.

In data 3 ottobre 2012 è stata quindi presentata dal Concessionario istanza al Ministero dell'Ambiente di attivazione della procedura di **Valutazione di impatto ambientale (VIA)** e in data 10 ottobre 2012 è stato **pubblicato il relativo avviso** sui quotidiani per consentire la presentazione delle osservazioni.

Al fine della successiva approvazione del **progetto definitivo** dell'opera, con decreto del Presidente 240/2012, il 20 novembre 2012 è stata quindi indetta la **Conferenza di servizi** finalizzata all'Accordo di programma in variante alla pianificazione territoriale e urbanistica (ex art. 158 L.R. 3/99 e art. 40 L.R. 20/00), le cui **sedute** si sono svolte tra dicembre 2012 e febbraio 2013. Alle sedute della citata Conferenza di servizi sono stati invitati a partecipare, oltre agli enti territoriali che dovranno variare i rispettivi piani territoriali e urbanistici, anche i soggetti chiamati a esprimersi, mediante assensi/pareri/nulla osta, sul progetto definitivo dell'opera quali, ad esempio, gli enti interferiti.

La Procedura volta al citato Accordo di programma è stata sospesa dopo la seconda seduta, in attesa del provvedimento di VIA Ministeriale.

Il concessionario, a seguito della richiesta di integrazioni da parte della Commissione VIA, ha provveduto alla pubblicazione della documentazione integrativa, presentata nell'agosto 2013 conseguentemente all'espressa richiesta del Ministero.

La Regione Emilia-Romagna, con la sua deliberazione di Giunta n. 300 del 10 marzo 2014, ha quindi espresso **"Parere in merito alla valutazione di impatto ambientale del progetto autostrada regionale Cispadana che collegherà il casello Reggiolo Rolo (Mo) sulla A22 con la barriera di Ferrara sud sull'A13 (FE) (art. 25, comma 2, D.Lgs. 152/06)"** riassumendo l'istruttoria svolta dal Servizio "Valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale" della Direzione Generale Ambiente, difesa del suolo e della costa, sulle osservazioni presentate in merito alla procedura di VIA dell'opera, in capo al Ministero dell'Ambiente. Tale parere regionale afferma la compatibilità ambientale dell'opera seppur ponendo alcune prescrizioni che recepiscono in parte le indicazioni degli Enti che hanno espresso le osservazioni.

Il Ministero dei Beni Culturali, in data 23 giugno 2014, ha espresso parere contrario alla realizzazione dell'opera progettata, ma aperto alla valutazione di diverse soluzioni progettuali; tale parere è endoprocedimentale, obbligatorio e concorrente, assieme al parere del Ministero dell'Ambiente, all'emissione del provvedimento di compatibilità ambientale dell'opera.

Al contrario il 16 gennaio 2015 la Commissione VIA ha espresso parere favorevole con prescrizioni. Nel frattempo, in seguito alla sottoscrizione nell'aprile 2013 della Nuova Intesa Generale Quadro fra la Regione e il Governo, l'autostrada regionale Cispadana è stata inserita nell'XI Allegato Infrastrutture Strategiche al DEF.

Con la Legge di conversione del DL 133/14 (Sblocca Italia) è stato introdotto l'art. 5 bis, che ha previsto la possibilità che lo Stato potesse subentrare alla Regione Emilia-Romagna nella concessione in forza dell'inserimento dell'opera, qualificata di rilevanza strategica nazionale, nel citato Allegato Infrastrutture.

A seguito di ciò, con L.R.30/04/2015 n. 2, collegata alla Legge Finanziaria 2015 della Regione Emilia-Romagna, è stato previsto che la stessa possa adottare tutti i provvedimenti volti a permettere



anche l'eventuale trasferimento allo Stato della somma disponibile per la realizzazione dell'opera, pari a 179,7 M€.

Nel corso dell'anno 2015 sono state quindi avviate le procedure per il subentro dello Stato alla Regione nella concessione dell'autostrada Cispadana.

In considerazione del contrasto tra i due Ministeri, si segnala che la valutazione sulla compatibilità o meno dell'opera è stata dapprima rimessa al Consiglio dei Ministri che, a norma dell'art. 5, comma 2 lett. C bis della L. 400/88, nella seduta del 10 febbraio 2016, ha condiviso la proposta del Ministero dell'Ambiente.

La Concessionaria ARC ha quindi provveduto ad un primo deposito ed alla pubblicazione della documentazione integrativa alla procedura di VIA relativa alle due varianti progettuali richieste con il provvedimento del Consiglio dei Ministri sopra citato. L'avviso di avvenuto deposito della documentazione integrativa ai fini delle osservazioni è stato pubblicato, in data 18 marzo 2016, sui quotidiani a diffusione nazionale.

In data 30 maggio 2016 con deliberazione n. 795 la Giunta regionale ha espresso il parere in merito alla valutazione di impatto ambientale del progetto integrativo relativo alle varianti richieste dalla citata delibera del Consiglio dei Ministri del 10 febbraio 2016.

Nel corso dello stesso anno la Presidenza del Consiglio dei Ministri, a seguito di richiesta di rivalutazione delle alternative di tracciato nel tratto relativo alle partecipanze agrarie di Cento, con delibera del 24 novembre 2016 ha modificato la precedente delibera del 10 febbraio 2016, riguardante la procedura di cui all'art. 5 comma 2 lett. c bis L. 400/88, comportando ciò l'obbligo di ripubblicazione in data 28 gennaio 2017 -nell'ambito della procedura di VIA - , delle variazioni al tracciato relativo a tali partecipanze agrarie. In data 25 luglio 2017 è stato emesso il decreto n. 190 di Via Ministeriale positivo con prescrizioni.

Nel corso dell'anno 2017 è proseguita anche l'attività di interrelazione con il Concessionario e con lo Stato volta a valutare la possibilità di subentro dello stesso nella concessione in essere, anche se alla luce di alcune criticità emerse discendenti dal passaggio della Concessione allo Stato, è stata rivalutata l'opportunità che la Concessione venisse mantenuta in capo alla Regione Emilia-Romagna.

Dopo l'emissione del decreto Via Ministeriale il Concessionario ha avviato l'attività di adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni VIA.

Nel corso degli anni 2018 e 2019 è proseguita l'attività di verifica dell'adeguamento da parte del Concessionario del progetto definitivo alle prescrizioni del Decreto VIA n. 190/2017, anche attraverso la puntuale analisi delle singole prescrizioni del citato Decreto. Sono stati svolti numerosi incontri volti all'analisi di nuove soluzioni progettuali e approfondimenti tecnici nonché di proposte di modifica avanzate dalla concessionaria ARC finalizzate all'ottimizzazione del costo di investimento complessivo dell'autostrada e delle opere complementari, per garantire la sostenibilità finanziaria dell'opera.

La Regione ha inoltre previsto nel proprio bilancio la somma di Euro 100.000.000 iva compresa, ciò al fine di giungere all'approvazione del progetto definitivo dell'opera e rendere possibile l'avvio della preliminare procedura di ripristino dell'equilibrio economico finanziario prevista dalla convenzione sottoscritta con il Concessionario nel novembre del 2010, nel rispetto di tutte le condizioni ivi previste, qualora le misure di compensazione contrattualmente previste non fossero sufficienti a tale ripristino.

Ciò anche a fronte del manifestato impegno della Concessionaria ARC ad un aumento del proprio capitale sociale, pari ad altrettanti 100.000.000 di Euro, per garantire la sostenibilità economico finanziaria e la bancabilità del progetto.

Tale attività finalizzata all'ottimizzazione del costo di investimento complessivo dell'autostrada e delle opere complementari, è proseguita anche nel corso dell'anno 2020, concludendo

l'adeguamento del progetto stesso alle prescrizioni discendenti dalla VIA a parità di costo dell'investimento. In merito alle prescrizioni oggetto di analisi da parte dell'Osservatorio ambientale Cispadana, si è proceduto all'analisi dell'adeguamento alle prescrizioni per le quali è stato esplicitamente richiesto che le modalità di ottemperanza dovessero essere condivise con la Regione Emilia-Romagna.

Nel 2020 è proseguita anche l'attività finalizzata alla verifica della sostenibilità economico finanziaria dell'opera. In collaborazione con il Servizio "Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio" è stato infine redatto il documento di "Valutazione trasportistica e dei costi benefici di tre soluzioni progettuali dell'infrastruttura stradale "Cispadana", con l'obiettivo principale di stimare i flussi veicolari sulla proposta di nuova infrastruttura stradale denominata "Cispadana. Da tale studio è emerso che la soluzione migliore è quella in essere.

Nel corso dell'anno 2021 è proseguita l'analisi costante e dettagliata del progetto definitivo adeguato dal concessionario alle prescrizioni discendenti dalla VIA e dall'Osservatorio ambientale, propedeutica alla futura verifica del progetto esecutivo, svolgendo numerosi incontri volti all'analisi di nuove soluzioni progettuali e approfondimenti tecnici, nonché proposte di modifica avanzate dalla concessionaria ARC e/o dalla Regione, finalizzate all'ottimizzazione del costo di investimento complessivo dell'autostrada e delle opere complementari.

In merito alle prescrizioni oggetto di analisi da parte dell'Osservatorio ambientale Cispadana, è proseguita anche nel corso dell'anno 2021 l'attività di analisi, a supporto del Servizio regionale "Valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale", dell'adeguamento alle prescrizioni per le quali è stato esplicitamente richiesto che le modalità di ottemperanza dovessero essere condivise con la Regione Emilia-Romagna.

Nel 2021 è anche proseguita l'attività finalizzata alla verifica della sostenibilità economico finanziaria dell'opera, che è consistita nella verifica dei dati tecnici ed economici mediante una stima delle condizioni macroeconomiche quali il tasso di interesse bancario e la verifica della corretta applicazione del metodo tariffario. Sempre ai fini di garantire la sostenibilità economico finanziaria dell'opera anche in ragione del lasso temporale intercorso dall'avvio della procedura di aggiudicazione della stessa, si è svolta un'attività di interlocuzione con lo Stato che ha portato alla previsione all'art. 1 commi 403 e 404 della legge 30 dicembre 2021 n.234 (legge finanziaria 2022), dell'autorizzazione di spesa di 200 milioni di euro, quale contributo massimo a favore della regione Emilia-Romagna per la realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana, subordinatamente al perfezionamento della procedura di approvazione dell'aggiornamento degli atti convenzionali, previa attestazione da parte di un primario istituto finanziario delle condizioni di bancabilità del progetto e di sostenibilità economico-finanziaria della concessione.

Nel 2022 si sono svolte le attività di coordinamento volte al rinnovo dell'Osservatorio Ambientale e al rinnovo del periodo di validità della VIA Ministeriale. In particolare, la concessionaria ARC ha effettuato l'aggiornamento dello studio per la Valutazione di Incidenza dei siti Natura 2000, richiesto dal MITE ai fini della proroga del periodo di validità della stessa VIA.

Nel corso del 2022 sono stati effettuati aggiornamenti allo stesso anno dei parametri operativi e finanziari già analizzati nei vari scenari elaborati nel corso del 2021, tenendo conto dell'aumento del costo dell'opera discendente dalla crescita del prezzo delle materie prime, ai fini della verifica della sostenibilità economico finanziaria dell'opera.

## 7.3 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE

### 7.3.1 Stato di attuazione delle opere sulla rete delle strade di interesse regionale

Per quanto riguarda il finanziamento di interventi sulla rete di interesse regionale, dopo che con i Programmi degli scorsi anni (2002-2010) sono state finanziate opere per un costo complessivo di **oltre 735 milioni di euro**, successivamente si è proceduto attraverso altri canali di finanziamento sia regionali che nazionali, al fine di perseguire l'obiettivo di completare gli interventi programmati e previsti dal PRIT98 e dal successivo vigente PRIT 25, di mettere in sicurezza la rete viaria di competenza delle Province e della Città metropolitana di Bologna.

L'obiettivo perseguito dalla Regione, di concerto con le Province, è stato quello di **potenziare la struttura complessiva della rete stradale regionale**, sia attraverso nuove realizzazioni o varianti ai centri abitati, sia orientando gli interventi verso una riqualificazione in sede delle strade, finalizzata oltre che alla fluidificazione dei traffici e alla manutenzione straordinaria dei manufatti anche alla messa in sicurezza delle arterie.

In particolare, si è posta attenzione al completamento dei **corridoi Pedemontana e Cispadana**, che, nel corso del 2021, hanno registrato gli avanzamenti di seguito illustrati.

Per quanto riguarda la **Pedemontana**, come schematicamente riportato nella figura successiva, sono in esercizio il tracciato nel territorio della Città metropolitana di Bologna e alcuni tratti in provincia di Modena, Reggio Emilia e Parma. Dei lotti previsti in provincia di Modena uno è in corso di esecuzione e uno è stato completato nel 2022.

In particolare, i lavori del lotto in Provincia di Modena fra Sant'Eusebio e la SP17, per il quale è stata esperita la gara nel 2019, sono stati avviati il 15 gennaio 2021. Sono state necessarie diverse proroghe per il completamento, a causa di perizie di variante, e i lavori sono stati ultimati a ottobre 2022.

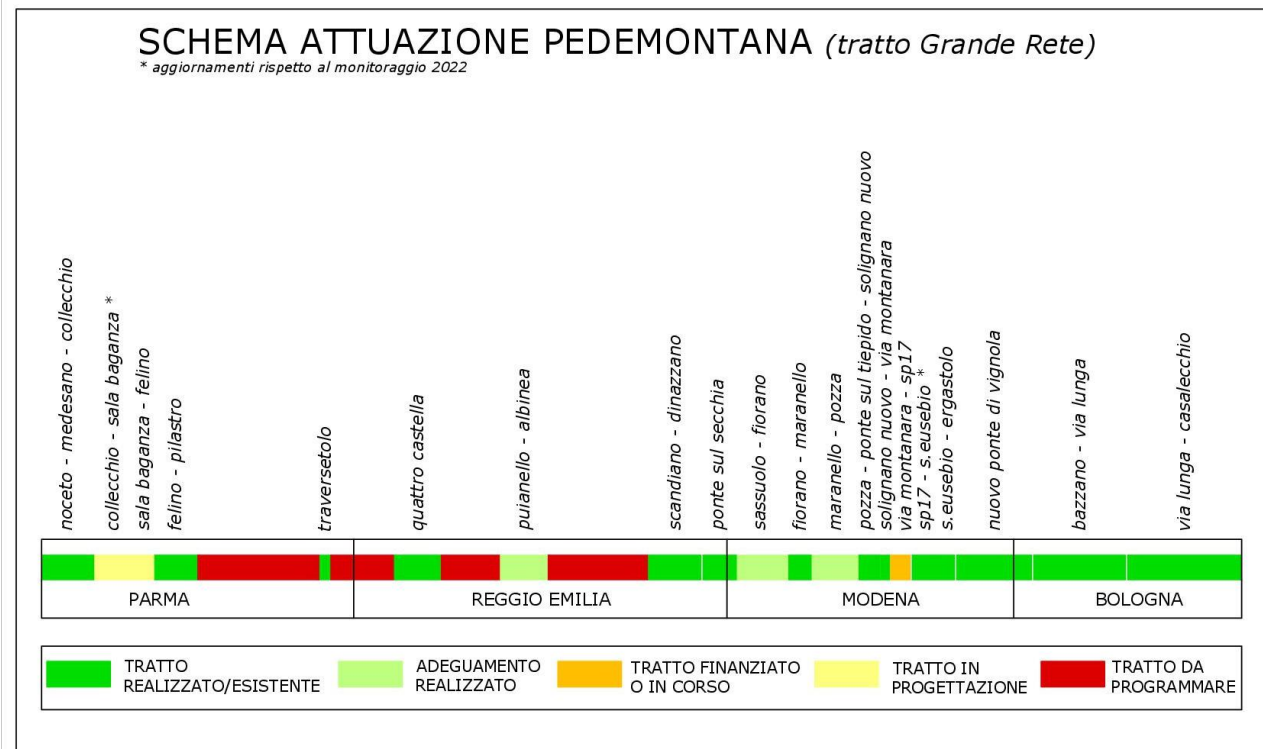
Il tratto fra via Montanara e la SP17 ha ottenuto il finanziamento a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020, nell'ambito del Piano operativo infrastrutture approvato dal CIPE il 1° dicembre 2016; la progettazione esecutiva è stata completata a gennaio 2022 consentendo la conclusione delle procedure di gara a giugno 2022. I lavori, iniziati nel novembre 2022 sono in corso di realizzazione e se ne prevede la conclusione entro la fine del 2024.

In provincia di Parma nel 2019 è stato sviluppato il progetto di fattibilità tecnico – economica del tratto di Pedemontana in variante all'abitato di Sala Baganza, grazie a una Convenzione, stipulata tra Regione e Provincia nell'ottobre 2017, che ha previsto un cofinanziamento da parte della Regione di un importo di € 80.000 a fronte di una spesa totale di € 100.000

Sempre mediante convenzione, stipulata nel giugno del 2021, la Regione si è impegnata a partecipare al 50% alla spesa per le attività di redazione del progetto definitivo, sia del tratto di Pedemontana di attraversamento del Baganza che del tratto fino all'innesto con la SS62, comportanti un importo di € 400.000. La Provincia è attualmente impegnata nello svolgimento delle attività di progettazione.

Nella figura riportata di seguito si evidenzia lo stato di attuazione complessivo della Pedemontana.

Figura 138  
 Schema di attuazione Pedemontana (tratto Grande Rete)



Per quel che riguarda la **Cispadana**, come si evidenzia dallo schema riportato in figura 139, la Regione, come noto, si è orientata verso il ricorso al finanziamento da parte dei privati, attraverso un *project financing* per la realizzazione di una infrastruttura autostradale nel tratto ricadente nelle province di Ferrara e di Modena<sup>13</sup>.

Nei territori di Reggio Emilia, Parma e Piacenza, invece, si intende ricucire i tratti mancanti, tenuto conto che un'ampia parte del percorso è stata realizzata dall'ANAS o dalle Province. I tratti indicati con asterisco nero ■ nella figura 139 sono previsti a carico del concessionario dell'autostrada Cispadana come opere di adduzione, mentre quello indicato con asterisco rosso ■ era previsto quale opera connessa alla bretella autostradale Castelvetro Piacentino – Porto di Cremona, approvata dal Ministero delle Infrastrutture il 30/8/2011. L'opera non è stata ancora avviata in quanto nella nuova concessione per la tratta di A21 Piacenza – Brescia (aggiudicata alla Società Autovia Padana S.p.A., con convenzione efficace dal 15/2/2018) è previsto l'eventuale inserimento della bretella autostradale (e quindi della relativa opera connessa, Variante di San Giuliano) solo al termine del primo periodo regolatorio (2023) ed a seguito della verifica della sostenibilità finanziaria dell'opera.

Inoltre, al fine di dare funzionalità al 1° lotto della bretella autostradale Tirreno - Brennero, opera in fase attuativa, che si sviluppa dall'interconnessione con la A15 e la A1 fino al nuovo casello di Terre Verdiane in comune di Sissa - Trecasali, con ricaduta sulla SP10 "Padana inferiore" ad ovest dell'asse autostradale, la Regione Emilia-Romagna ha richiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di inserire il tratto di Cispadana, fra il nuovo casello di Terre Verdiane e la SP72 Parma-Mezzani, nell'ambito dell'approvazione del Piano Finanziario Regolatorio 2019-2023 relativo alla concessione alla Società SALT<sup>14</sup>, concessionaria dell'autostrada A15 e del 1° lotto del TIBRE. Ciò

<sup>13</sup> Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 7.3 "L'autostrada regionale Cispadana"

<sup>14</sup> Si fa presente che in data 10 ottobre 2017 la società SALT (Società Autostrada Ligure Toscana p.a.) ha incorporato la società Autocamionale della Cisa S.p.A., subentrando in tutti gli obblighi e gli impegni, compresa la Convenzione Unica sottoscritta da Cisa con il concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

darebbe continuità all'intero itinerario realizzando una nuova infrastruttura con caratteristiche di extraurbana secondaria (tipo C1, 1 corsia/senso di marcia), alternativa all'asse centrale della via Emilia e della A1, a servizio dei territori della pianura parmense e reggiana, e di collegamento fra i due assi autostradali A15 e A22 e di qui, attraverso l'autostrada Cispadana, fino alla A13 e alla superstrada Ferrara–Porto Garibaldi. Il MIMS ha richiesto quindi alla Società SALT di predisporre il progetto di fattibilità tecnico economica di tale soluzione al fine di verificarne la sostenibilità finanziaria nell'ambito della concessione e la società vi ha provveduto nei primi mesi del 2020. Successivamente, tuttavia, il MIMS non ha previsto la realizzazione di quest'opera nell'ambito del Piano finanziario regolatorio di SALT – Tronco AutoCisa.

Invece, è stato realizzato, nell'ambito dei lavori del I lotto del Ti-Bre, da parte del concessionario della A15 SALT S.p.A., il tratto di raccordo tra il casello "Sissa-Trecasali" e la rotatoria sulla SP10. In particolare, Il tratto iniziale tra il casello e la rotatoria SP 8 non sarà fruibile fino alla conclusione delle operazioni di collaudo effettuate dal Ministero competente (legate al I lotto del raccordo autostradale); il tratto tra la rotatoria SP 8 e la rotatoria SP 10 è aperto al traffico. Il collaudo e l'entrata in funzione dell'intera opera è prevista entro i primi mesi del 2024.

**Figura 139**  
**Schema di attuazione Cispadana**

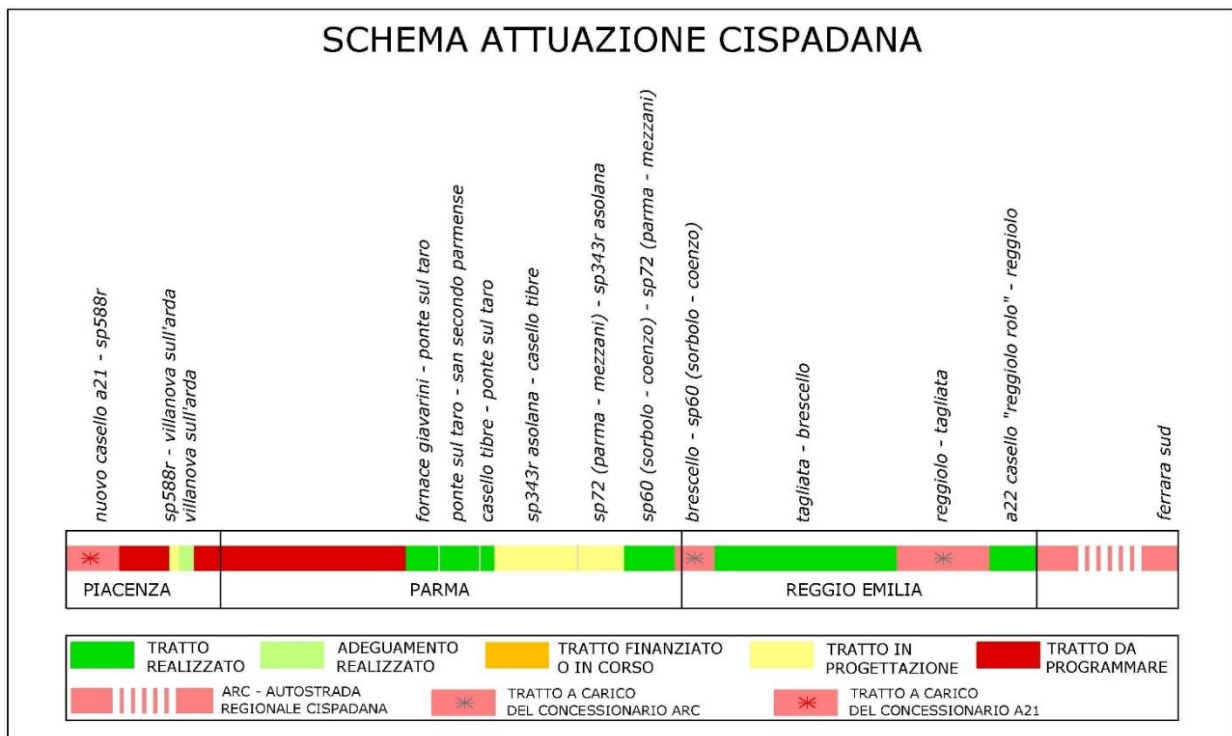
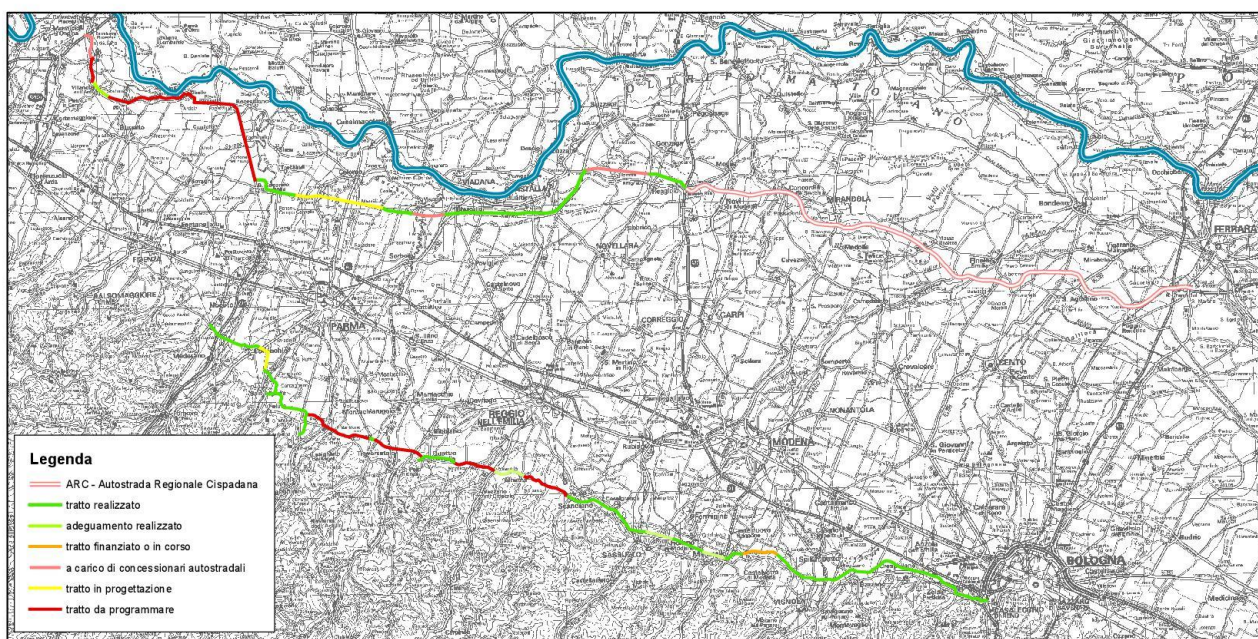




Figura 140  
Stato di attuazione dei corridoi viari Pedemontano e Cispadano



#### ■ Monitoraggio semestrale al 31/12/2022

La Regione monitora semestralmente l'andamento dei lavori degli interventi finanziati a favore delle Province mediante i Programmi previsti dall'art. 167 della LR 3/1999. Il monitoraggio al 31/12/2022 costituisce la base del presente paragrafo.

**Gli interventi finanziati dal 2002 al 2010 sono 158.** Di questi, 154 sono conclusi, 3 in corso di realizzazione e 1 in fase di progettazione e quindi ancora da avviare. A questi interventi delle annualità 2002/2010 vanno aggiunti **47 nuovi lavori**, finanziati con le economie degli interventi degli anni precedenti.

#### Interventi da avviare:

- **SP 4 "Nuova Galliera" Lungo Reno - opere di collegamento ricadenti in comune di Bologna tra la Nuova Galliera e la via Cristoforo Colombo - Stralcio 2:** il progetto ha subito forti ritardi a causa della particolare complessità del procedimento di acquisizione delle aree. La Città Metropolitana ha completato il progetto definitivo nel luglio 2020 ma solo nel 2021 è stato acquisito lo studio acustico ed è stata redatta la relazione ambientale necessari al fine di avviare la conferenza di servizi per il procedimento unico ai sensi dell'art.53 della L.R. 24/2017. La conferenza dei servizi è stata avviata a luglio 2022 da Città Metropolitana e nello stesso mese si è tenuta la prima seduta, mentre la seconda si è tenuta il 09/03/2023. In tale sede gli enti competenti hanno valutato che gli studi di fattibilità ambientali pubblicati, non contenendo la sintesi non tecnica, non potevano ritenersi esaustivi e pertanto si è convenuto sulla necessità di effettuare una ulteriore pubblicazione sul BUR, avvenuta il 25/05/2023, del documento di Valsat nel frattempo predisposto dal Comune di Bologna. Per via del necessario adeguamento del computo metrico al prezzario corrente si è registrato un aumento dei costi.

## Interventi in corso di esecuzione:

**Tabella 48**  
**Elenco lavori in corso di esecuzione programmazione TRIRER 2002-2010**

Anno di assegnazione	Beneficiario (Provincia)	Titolo intervento	Importo intervento	Contributo regionale	Risorse locali	Stato di avanzamento lavori
2004	Ravenna	Razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex SS 302 Brisighellese (2° lotto)	2.065.827,60	2.065.827,60	0,00	70%
2007	Bologna	Interventi di riqualificazione della SS64 ai fini della sicurezza: miglioramento del livello di servizio di via Porrettana nel tratto compreso tra la rotatoria Biagi e il confine sud del territorio comunale	3.100.800,00	2.200.000,00	900.800,00	100,00% (*)
2008	Ravenna	Ex SS253 S. Vitale – Razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex SS253 “San Vitale” tratto Russi – Lugo 1° lotto”	1.930.000,00	1.700.000,00	230.000,00	56,76%

(\*) la percentuale si riferisce alle opere appaltate dal Comune; è in corso di completamento anche un'opera a carico di un soggetto privato, come meglio dettagliato di seguito.

Di seguito si riporta lo stato di attuazione al 31/12/2022 degli interventi in corso di esecuzione:

- **Razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex SS 302 Brisighellese (2° Lotto):** la procedura concorsuale di appalto si è conclusa, con Provvedimento n. 830 del 15/09/2020, con cui è stata disposta l'aggiudicazione definitiva dei lavori alla ditta Zaccaria Costruzioni. L'aggiudicazione definitiva è divenuta efficace in data 16/10/2020. I lavori sono stati consegnati alla ditta Zaccaria Costruzioni S.r.l. in data 10/03/2022 e la fine lavori è prevista al 2024.
- L'intervento di **riqualificazione della SS64 Porrettana nel tratto compreso tra la rotatoria Biagi e il confine sud del territorio comunale** prevede la costruzione di cinque nuove rotatorie ed è stato avviato da molto tempo, ma ha avuto un avanzamento lento. Infatti, la necessità di realizzare le rotatorie una dopo l'altra (per non impattare troppo sul livello di congestione dell'asta già molto alto) implica un cronoprogramma molto dilazionato. Attualmente risultano completate quattro rotatorie su cinque. La quinta rotatoria, della quale



è stata realizzata ad oggi solo la corona esterna, sarà realizzata a seguito di un accordo con un soggetto privato nell'ambito degli interventi compensativi per la realizzazione di un comparto immobiliare: il 14/01/2022 è stata avviata la conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto definitivo dell'ultima rotatoria da realizzare "Da Vinci" e sono state avviate le procedure per il collaudo delle 4 rotatorie già realizzate. È stata avviata l'installazione dei sensori per il funzionamento del sistema semaforico. Entro il 2023 si prevede di completare il collaudo delle 4 rotatorie e avviare il completamento della rotatoria Da Vinci, subordinato al rilascio di autorizzazione di opere di urbanizzazione compensative.

- Infine, per l'intervento di **razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex SS253 "San Vitale" nel tratto Russi - Lugo (1° lotto)**, i lavori risultano tuttora in corso. Nello specifico, sono state ultimate le opere di adeguamento statico e sismico del Ponte dell'Albergone, che è aperto al traffico, mentre i lavori già appaltati presso il Ponte della Chiusa sono sospesi. A seguito degli aumenti dei prezzi delle materie prime ed in particolare del ferro da carpenteria si sono allungati i tempi per la approvazione della perizia di variante resasi necessaria per l'avvio dei lavori di adeguamento statico e sismico del Ponte sul fiume Senio. Sono state emanate ordinanze con limiti velocità e limiti di portata. I lavori previsti presso il ponte Chiusa sul fiume Senio sono stati riavviati e ne è prevista l'ultimazione entro il 2023.

#### **Interventi conclusi nel 2022**

- **SP 569R Nuova Pedemontana - 4° stralcio Via Montanara - S. Eusebio - 2° e 3° lotto: collegamento Via Belvedere - Via Gualinga Tratto A: Via Belvedere – SP17:** l'attuazione dell'opera ha subito un ritardo a seguito di una serie di concause. Infatti, dopo l'accorpamento in un unico intervento risultante dalla fusione di due stralci consecutivi, è stato approvato il progetto definitivo il 26/4/2012; dopodiché, a seguito di un ricorso giunto fino al Consiglio di Stato, il progetto definitivo è stato rielaborato, ma nel corso della procedura di esproprio non vi è stato l'accordo di alcune ditte interessate dalle nuove opere e si è dovuto riprogettare un'intersezione che ha comportato l'indizione di una nuova conferenza di servizi. A fine 2018 è stato approvato il progetto esecutivo e successivamente bandita la gara per individuare la ditta esecutrice dei lavori; l'aggiudicazione provvisoria dei lavori, avvenuta nella primavera 2019, è stata annullata. La Provincia ha bandito una nuova procedura di gara e l'aggiudicazione definitiva dei lavori è avvenuta a giugno 2020, con firma del contratto con la ditta esecutrice a settembre 2020. I lavori sono stati consegnati il 15/01/2021 Sono state necessarie diverse proroghe per il completamento, a causa di perizie di variante. I lavori sono stati completati ad ottobre 2022.

### **7.3.2 Stato di attuazione delle opere finanziate dai fondi sviluppo e coesione nell'ambito del Piano Sviluppo e Coesione della Regione Emilia-Romagna**

L'art. 44 del decreto-legge 30 aprile 2019, n.34, e s.m.i. ha stabilito che, in sostituzione della pluralità degli strumenti programmatori dei fondi per lo sviluppo e la coesione dei periodi 2000-2006, 2007-2013 e 2014-2020 e in futuro 2021-2027, relativi a ciascuna Amministrazione centrale, Regione o Città Metropolitana, si proceda ad una riclassificazione di tali strumenti in un unico Piano operativo per ciascuna Amministrazione denominato "Piano sviluppo e coesione" (PSC).

La Delibera CIPESS n.22 del 29 aprile 2021, ha quindi approvato il **Piano sviluppo e coesione (PSC) della Regione Emilia-Romagna**", nel quale sono confluiti tutti gli interventi ancora in essere delle precedenti programmazioni e quelli finanziati con un'anticipazione del fondo FSC 2021-2027.

#### **■ Fondo FAS (Aree sottoutilizzate 2000-2006)**

Il 22 marzo 2000 la Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto con il Presidente del Consiglio dei Ministri l'Intesa Istituzionale di Programma, prevista dalla L. 662/96, uno **strumento di programmazione negoziata per lo sviluppo economico e occupazionale di una determinata area**. In attuazione dell'Intesa sono stati sottoscritti l'**Accordo di Programma Quadro in materia di infrastrutture viarie e successivi Accordi integrativi**.

Tali Accordi, oltre ad individuare azioni condivise per la realizzazione di alcuni **interventi sul sistema autostradale e su alcune strade statali**, hanno sancito anche la ripartizione delle **risorse erogate dal CIPE nel periodo 2000-2006** e destinate alla realizzazione di infrastrutture viarie nelle aree sottoutilizzate (FAS).

Relativamente ai **solli interventi ricadenti sulla rete di interesse regionale e/o su quella locale**, la suddivisione delle fonti di finanziamento iniziali per ogni Accordo di Programma Quadro è il seguente: **FAS 86,07 mln €, Enti locali 62,03 mln € e Regione 139,15 mln €, per un totale di circa 287 mln €**.

Il **consistente apporto di fonti di finanziamento regionali** nell'Accordo di Programma Quadro generale del 2001 è dovuto al fatto che all'atto della stipula la Regione si era impegnata a inserire nell'Accordo gli interventi compresi nell'attuazione per l'anno 2002 del Programma triennale regionale 2002-2004 sulla rete viaria di interesse regionale. I successivi aggiornamenti di tale Programma, invece, non sono rientrati negli Accordi integrativi.

Inoltre, nel tempo, l'ammontare complessivo dei finanziamenti previsti dagli Accordi sulla rete di interesse regionale e/o locale è aumentato per effetto dell'apporto di ulteriori fonti finanziarie da parte sia della Regione che degli Enti Locali, a compensazione degli aumenti di costo di alcune opere nei successivi approfondimenti progettuali, portando quindi il totale complessivo a **circa 300 mln di €**.

Gli interventi contenuti negli APQ sono soggetti ad un monitoraggio dell'avanzamento della spesa, che prosegue tuttora nonostante il lungo tempo trascorso dalla sottoscrizione dell'ultimo Accordo integrativo, poiché alcuni interventi non sono ancora conclusi. Lo strumento di monitoraggio messo a disposizione dal Ministero dello Sviluppo Economico è il Sistema Gestione Progetti (SGP), in grado di monitorare bimestralmente gli interventi.

Si evidenzia, tuttavia, che alcuni soggetti attuatori, quali Autostrade per l'Italia, ANAS, Comunità dell'Appennino Forlivese e Provincia di Reggio Emilia, per diverse sessioni di monitoraggio, non hanno trasmesso i dati relativi agli interventi di propria competenza. A inizio 2020, si è avviata un'attività di confronto con gli Enti locali, con l'obiettivo di chiudere, ove possibile, le schede di monitoraggio degli interventi di rispettiva competenza.

In particolare, si è provveduto a completare il monitoraggio degli interventi di cui è stato possibile liquidare il saldo nel corso del 2022 e si sono poste in essere tutte le attività volte a liquidare il saldo dei restanti interventi nel 2023, in modo da poter conseguentemente chiudere le relative schede di monitoraggio.

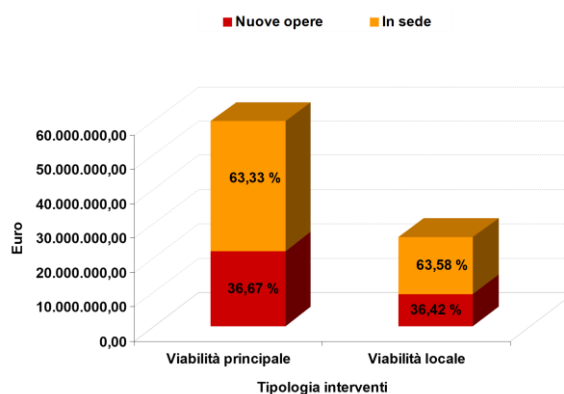
Di fianco si riporta la **distribuzione delle fonti di finanziamento FAS (circa 86 mln €) tra strade provinciali di interesse regionale e viabilità locale.**

Per ciascuna tipologia di viabilità viene evidenziata la percentuale di realizzazione di nuove opere rispetto a quella degli interventi in sede (messa in sicurezza, ammodernamento, ecc.).

Nel corso del 2015, nell'ambito del tavolo dei sottoscrittori dell'Accordo, la cui convocazione è stata richiesta dalla Regione, è stata ottenuta l'autorizzazione a riprogrammare le economie rese disponibili al 31/12/2011, a favore di tre interventi, tutti conclusi.

Anche a fine 2020 è stata altresì riprogrammata una ulteriore economia riscontrata sul fondo 2000-2006, a favore di un intervento concluso nel 2021.

**Figura 141**  
**Distribuzione fonti di finanziamento FAS**  
**tra viabilità di interesse regionale e locale**



## ■ Fondo FSC 2014-2020

Come anticipato nel capitolo “Il contesto istituzionale”, il 1° dicembre 2016 il CIPE, con Delibera n. 54, ha approvato il Piano Operativo Infrastrutture, **a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020**, articolato in Assi tematici e in Linee di azione che si sviluppano attraverso singoli interventi.

Con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del 16/4/2017 della Delibera CIPE n. 54/2016, i soggetti attuatori degli interventi finanziati a valere sul FSC (Province e Comuni) hanno potuto dare avvio alle attività di progettazione degli stessi, al fine di assicurare il rispetto del termine assegnato per il perfezionamento dell’obbligazione giuridicamente vincolante (aggiudicazione dei lavori) entro il 31/12/2021 (termine così modificato con Delibera CIPE n. 26/2018). Riguardo a questa scadenza, si evidenzia che il termine ultimo per l’assunzione delle OGV è stato prorogato da ultimo dall’art 11-novies del Decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52 “Misure urgenti per la graduale ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell’epidemia da Covid-19” (come modificato in sede di conversione da Legge n.87/2021) e fissato al 31 dicembre 2022.

Su proposta della Regione, con Delibera CIPE n. 12 del 28 febbraio 2018, è stato approvato un Addendum al Piano Operativo Infrastrutture che ha previsto il finanziamento di alcuni ulteriori interventi ricadenti sia negli Assi: Asse A “Settore stradale”, B “Settore ferroviario”, D “Messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente” ed E “Altri interventi”.

Successivamente, la Regione ha proposto successive rimodulazioni di tale Addendum che, secondo le procedure stabilite dalla Delibera CIPE 25/2016, sono state approvate dalla Cabina di Regia del Fondo.

Gli interventi stradali (Assi A, D ed E) compresi nel Piano Operativo e nell'Addendum sono pertanto, a seguito delle citate rimodulazioni, i seguenti:

**Tabella 49**  
**Interventi stradali (Assi A, D ed E) compresi nel Piano Operativo e nell'Addendum**

Interventi	Soggetto Attuatore	Costo Mln Euro	Risorse FSC Mln Euro	Stato attuazione interventi
<b>ASSE TEMATICO A: INTERVENTI STRADALI</b>				
<b>Linea d'azione 1: Completamento di itinerari già programmati</b>				
Nuova rotatoria su SS. 16 in Comune di S. Giovanni in Marignano (RN)	Comune di San Giovanni in M.	0,620	0,620	I lavori sono in corso di realizzazione con previsione di ultimazione e collaudo entro il 2023
Completamento viabilità di via Brenta in Comune di S. Giovanni in Marignano (RN)	Comune San Giovanni in M.	0,880	0,880	I lavori sono in corso di realizzazione con previsione di ultimazione e collaudo entro il 2023
1° e 2° lotto della Nuova Via Emilia tra Forlì tangenziale e Cesena secante con attraversamento dei Comuni di Forlimpopoli e Bertinoro	Comune di Forlì	7,000	7,000	Approvazione del PD il 28/10/2021. Approvazione del PE il 07/05/22. Il 22/11/22 è stato sottoscritto il contratto tra il comune di Forlì e la ditta affidataria dei lavori (Boscafin). Lavori in corso
Interventi funzionali all'accesso nord all'Interporto di Bologna <sup>(1)</sup>	Società Interporto Bologna S.p.A.	2,612	2,000	Il 28 dicembre 2022 è stato stipulato il contratto di appalto dei lavori
Allargamento della via Bondanello in Comune di Castel Maggiore (BO)	Comune di Castel Maggiore	1,430	1,000	Il 23/11/2022 sono stati aggiudicati i lavori e il 28/02/2023 è stato stipulato il contratto.
<b>TOTALE</b>		<b>12,542</b>	<b>11,500</b>	
<b>Linea d'azione 2: Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale</b>				
Interventi in Comune di Rimini finalizzati al miglioramento dei flussi di transito su infrastrutture statali e provinciali. Suddiviso nei seguenti 3 stralci: - A2EA099 (Parcheggio Marvelli 12.601.304,92€);	Comune di Rimini	19,236	16,830	A2EA099: prog.def terminato il 13/09/2022; A2EA100: stipula contratto 13/02/2020;

Interventi	Soggetto Attuatore	Costo MIn Euro	Risorse FSC MIn Euro	Stato attuazione interventi
<ul style="list-style-type: none"> <li>- A2EA100 (Studio viabilità alternativa ponte di Tiberio 203.543,83€);</li> <li>- A2EA004 (via Diredaia 6.430.765,50€).</li> </ul>				A2EA004: concluso e collaudato il 20/12/2021
Manutenzione straordinaria strade comunali di montagna	Unioni montane	7,000	7,000	
Messa in sicurezza SP 35 all'interno del centro abitato di Sant'Andrea in Casale – fraz. del Comune di San Clemente (RN) -1° stralcio	Comune di San Clemente	0,297	0,230	I lavori sono stati ultimati in data 21/03/2019. Il collaudo è stato approvato in data 31/03/2019
SS 45 Ammodernamento del tratto Rio Cernusca – Rivergaro <sup>(2)</sup>	ANAS	191,36	15,000	Progetto Definitivo completato a luglio 2020. Avvio del PUA a settembre 2021 con emissione da parte del MASE del decreto di compatibilità ambientale riguardante VIA, screening incidenza ambientale e Piano utilizzo terre. Prevista indizione CdS a ottobre 2023.
Ripristino viabilità comunale in Comune di Gemmano (RN)	Comune di Gemmano	0,150	0,150	I lavori sono stati ultimati in data 07/02/2019
Restyling Piazza Boccioni e nuova pavimentazione in Comune di Morciano di Romagna (RN)	Comune di Morciano di R.	0,570	0,570	I lavori aggiudicati ad agosto 2018, sono stati ultimati in data 06/12/2019. Il verbale di regolare esecuzione è stato approvato in data 02/07/2020
SS 9 – Variante all'abitato di Santa Giustina in comune di Rimini <sup>(2)</sup>	ANAS	22,250	11,180	A ottobre 2021 è stata avviata la CdS per localizzazione urbanistica. Conclusa CdS e approvato il progetto definitivo a dicembre 2022. In data 28/12/2022 è stata bandita la gara d'appalto per l'affidamento congiunto della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori, conclusa nel luglio 2023.
SS 67 adeguamento da Classe al Porto di Ravenna	ANAS	43,000 (I stralcio)	20,000	Il 31/08/2021 si è aperta la CdS per la localizzazione urbanistica,



Interventi	Soggetto Attuatore	Costo Mln Euro	Risorse FSC Mln Euro	Stato attuazione interventi
				approvazione PD e apposizione vincolo espropriativo. Conclusione CdS avvenuta agli inizi del 2022. Nei primi mesi del 2023 è stato approvato il PE del I stralcio
Collegamento SS9 località S. Giovanni in Compito - casello A14 Valle del Rubicone	Provincia di Forlì-Cesena	9,000	7,000	Il 06/12/2022 approvata l'aggiudicazione definitiva
Rifunzionalizzazione e messa in sicurezza della strada provinciale 513R nel tratto ricadente in Comune di Vetto al Km. 41+600 – 1° lotto <sup>(1)</sup>	Provincia di Reggio Emilia	0,660	0,300	Completata la progettazione definitivo-esecutiva a luglio 2022. Avviati i lavori a marzo 2023.
<b>TOTALE</b>		<b>293,523</b>	<b>78,260</b>	
<b>Linea d'azione 3: Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio</b>				
Nuova rotonda tra la S.P. 13 di Campogalliano e S.C. Fornace in Comune di Campogalliano (MO)	Provincia di Modena	0,880	0,330	Lavori completati il 15/01/2021
Tangenziale di Fogliano fraz. del Comune di Reggio Emilia 1° Lotto– SP467R	Provincia di Reggio Emilia	11,270	5,000	In corso di realizzazione
Riqualificazione di via Gardizza (SP 59) Conselice (RA)	Provincia di Ravenna	3,298	3,000	Il 16/07/21 si sono conclusi i lavori. Il 15/11/21 è stato emesso il collaudo dell'opera.
Tangenziale sud di Formigine (MO)	Comune di Formigine	5,629	5,415	Lavori completati il 20/08/2021
SP467R MO Pedemontana – 4° stralcio 3° lotto – tratto B: SP17 – Via Gualinga e 4° stralcio 4° lotto: Via Gualinga – Via Montanara.	Provincia di Modena	15,850	11,850	Lavori iniziati a novembre 2022
IV stralcio nuova viabilità Sud di Fidenza (PR) per il collegamento casello A1 - SS9 Via Emilia - ospedale di Vaio – Salsomaggiore	Comune di Fidenza	2,800	1,000	Progetto definitivo approvato a settembre 2020; progetto esecutivo approvato il 30/10/2021; lavori avviati a luglio 2022 con fine prevista entro il 2023.
Nuovo collegamento SP 5 - zuccherificio Co.Pro.B. in comune di Minerbio (BO) e rotonde su via Ronchi	Comune di Minerbio	2,910	2,000	Il 19/12/2022 è avvenuta l'aggiudicazione dei lavori del II stralcio. Il I stralcio è già ultimato.
Riqualificazione ponte sul fiume Taro nei comuni di Parma, Noceto e Fontevivo	Comune di Parma	2,000	1,500	- Lotto 1 conclusione dei lavori a novembre 2022.

Interventi	Soggetto Attuatore	Costo Mln Euro	Risorse FSC Mln Euro	Stato attuazione interventi
Suddiviso in 3 lotti: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lotto 1 (parte in alveo €1.477.486,27)</li> <li>- Lotto 2 (restauro strutture murarie €361.326,48)</li> <li>- Lotto 3 (pavimentazione € 161.187,25)</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lotto 2 lavori avviati a marzo 2023;</li> <li>- Lotto 3: conclusione dei lavori il 15/10/21 e collaudo effettuato a giugno 2022.</li> </ul>
<b>TOTALE</b>		<b>44,637</b>	<b>30,095</b>	
<b>ASSE TEMATICO D: MESSA IN SICUREZZA DEL PATRIMONIO INFRASTRUTTURALE ESISTENTE</b>				
<b>Linea d'azione 1: Interventi di adeguamento e manutenzione straordinaria della rete stradale riguardanti itinerari e strade particolarmente pericolose in quanto affette da rilevante incidentalità, interventi di messa in sicurezza statica delle opere d'arte principali</b>				
SP72 PR Parma-Mezzani "Via Burla" - interventi di riqualificazione e messa in sicurezza	Provincia di Parma	3,000	3,000	Progetto esecutivo completato a settembre 2022; avvio dei lavori avvenuto a marzo 2023
Ripristino ponte sul Po Giuseppe Verdi	Provincia di Parma	2,100	1,000	Lavori aggiudicati il 05/12/2018, avviati il 04/03/2019 e conclusi il 28/11/2019.
SS 16 messa in sicurezza nell'abitato di Rimini Suddiviso nei seguenti 3 stralci: <ul style="list-style-type: none"> <li>- D1EA390 (Polo intermodale su SS16 - Rotatorie su SS16 - stralcio Aeroporto – TRC) 1.150.000,00€;</li> <li>- D1EA391 (SS16 Messa in sicurezza nell'abitato di Rimini - stralcio Padulli) 2.300.000,00€;</li> <li>- D1EA001 (SS16 Messa in sicurezza nell'abitato di Rimini – va Verenin) 1.820.000,00€.</li> </ul>	Comune di Rimini	5,270	5,270	D1EA390: stipula contratto 28/03/2023; D1EA391: stipula contratto 01/08/2022; D1EA001 stipula contratto 02/05/2022.
<b>TOTALE</b>		<b>10,370</b>	<b>9,270</b>	
<b>ASSE TEMATICO E: ALTRI INTERVENTI</b>				
<b>Linea d'azione 1: Miglioramento sicurezza infrastrutture</b>				
Messa in sicurezza SP18 Padullese con realizzazione di rotonda <sup>(1)</sup>	Comune di Calderara di R. (BO)	0,640	0,400	determina di aggiudicazione n.1181 del 28/11/2022
<b>TOTALE</b>		<b>0,640</b>	<b>0,400</b>	
<b>TOTALE INTERVENTI STRADALI</b>		<b>361,072</b>	<b>129,525</b>	

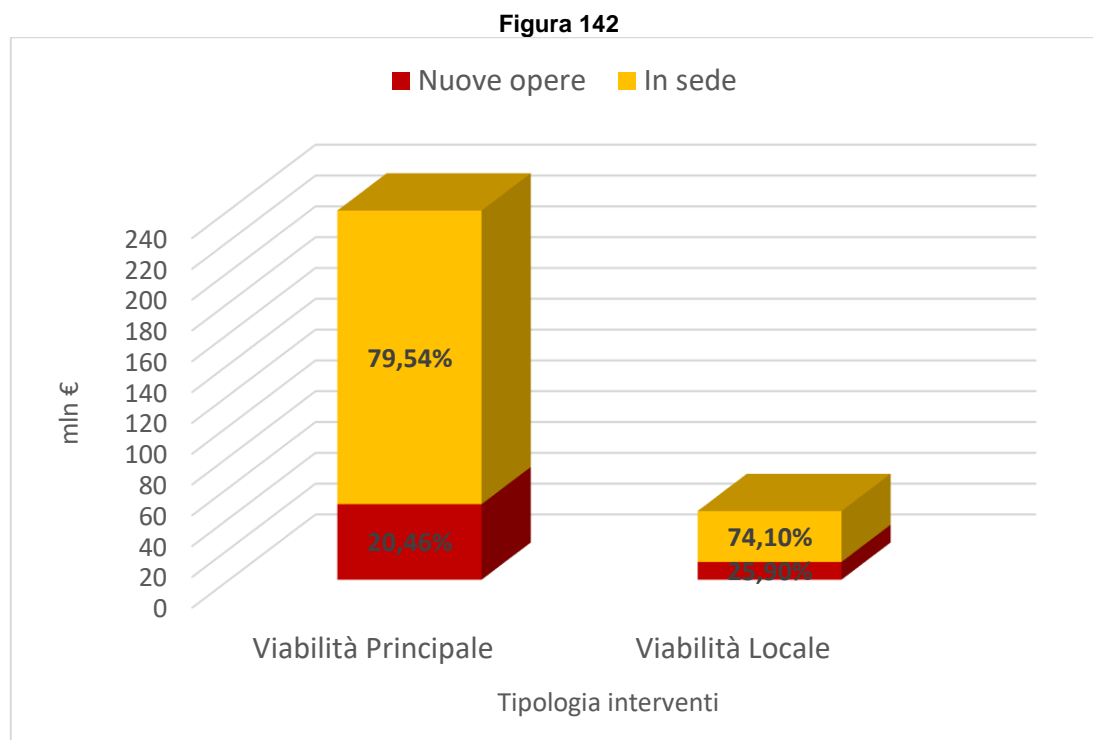
<sup>(1)</sup> interventi approvati con il II Addendum al P.O. (Delibera CIPE 12/2018) e successive rimodulazioni approvate dalla cabina di regia

<sup>(2)</sup> intervento previsto nel Contratto di Programma ANAS 2016-2020 approvato dal CIPE con Delibera n.65 del 7/8/2017. Opera commissariata con DPCM del 16/04/2021, ai sensi dell'art. 4 del D.L. 32/2019, convertito con modificazioni dalla Legge n. 55/2019,

Si evidenzia che per molti interventi si sono attuate consistenti rivisitazioni progettuali, con aumenti di costo, dovuti al rincaro dei prezzi dei materiali da costruzione e dell'energia. Solo nell'ultimo anno si è registrato un aumento di costo complessivo di circa il 22%.

Al fine di consentire l'avvio delle procedure di affidamento e dare corso all'attuazione delle opere, gli enti attuatori, non potendo altresì accedere alle esigue compensazioni ministeriali, hanno dovuto fronteggiare tali aumenti di costo reperendo risorse proprie e affrontando non poche difficoltà nella gestione dei bilanci delle amministrazioni.

Nella figura seguente si rappresenta il riparto dei finanziamenti fra rete di interesse regionale e restante rete.



Con riferimento all'intervento denominato "Manutenzione straordinaria delle strade comunali di montagna", l'8 aprile 2018 la Regione ha sottoscritto con il MIT una convenzione con la quale la Regione Emilia-Romagna è stata individuata quale soggetto beneficiario dei finanziamenti statali con il compito di effettuare un riparto della somma complessivamente prevista, pari a 7 milioni di Euro, a favore delle Unioni dei Comuni montani e dei Comuni montani derivanti da fusione e non aderenti ad una Unione, individuati quali soggetti attuatori delle opere.

Lo stato di avanzamento di questi interventi, a seguito del riparto e dell'assegnazione dei finanziamenti ai soggetti attuatori, è il seguente:

**Tabella 50**  
**Manutenzione straordinaria delle strade comunali di montagna**

<b>Unione di Comuni montani o Comune Fuso non aderente ad un'Unione</b>	<b>RIPARTO FINANZIAMENTO</b>	<b>STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI</b>
Alta Val Tidone	€69.279,16	Aggiudicazione lavori: 08/11/2018 Consegna lavori: 10/12/2018 Ultimazione: 14/03/2019
Valli Trebbia e Luretta	€524.059,57	Aggiudicazione lavori: 20/12/2018 Consegna lavori: 20/02/2019 Ultimazione: 19/09/2019
Alta Val Nure	€301.012,21	Aggiudicazione lavori: 04/12/2018 Consegna lavori: 04/12/2018 Ultimazione: 30/10/20
Valnure Valchero	€41.650,97	Aggiudicazione lavori: novembre 2018 Consegna lavori: 07/12/2018 Ultimazione: 30/08/19
Alta Val d'Arda	€96.478,67	Aggiudicazione lavori: 26/10/18 Consegna lavori: 12/11/2018 Ultimazione: 30/08/20
Valli Taro Ceno	€640.535,01	Aggiudicazione lavori: 03/09/2018 Consegna lavori: 27/09/2018 Ultimazione: 19/09/2019
Appennino Parma Est	€375.171,62	Aggiudicazione lavori prevista: 14/02/2019 Consegna lavori: luglio 2019 Ultimazione: 06/12/2019
Val d'Enza	€40.389,27	Aggiudicazione lavori: 02/10/2018 Consegna lavori: 15/10/2018 Ultimazione: 05/11/2018
Appennino Reggiano	€668.392,29	Aggiudicazione lavori: 20/09/2018 Consegna lavori:01/10/2018 Ultimazione: 20/09/2019
Tresinaro Secchia	€112.616,79	Aggiudicazione lavori prevista: 25/05/2019 Consegna lavori:06/08/2019 Ultimazione:04/10/2019
Distretto Ceramico	€305.765,76	Aggiudicazione lavori: 12/03/2020 Consegna lavori: 01/06/2020 Ultimazione: 18/11/2020

Unione di Comuni montani o Comune Fuso non aderente ad un'Unione	RIPARTO FINANZIAMENTO	STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI
Frignano	€634.261,86	Aggiudicazione lavori: 24/09/2018 Consegna lavori: 05/11/2018 Ultimazione: 05/11/2021
Terre di Castelli	€176.267,59	Aggiudicazione lavori: 12/08/2019 Consegna lavori: 18/09/2019 Ultimazione: 21/07/2020
Reno Lavino Samoggia	€292.821,10	Aggiudicazione lavori: 19/7/2018 Consegna lavori: 20/8/2018 Ultimazione 22/11/2018
Appennino Bolognese	€768.951,32	Aggiudicazione lavori: 25/9/2019 Consegna lavori: 7/10/2019 Ultimazione: 02/12/2020
Alto Reno Terme	€64.650,22	Aggiudicazione lavori: 29/6/2018 Consegna lavori: 10/7/2018 Ultimazione: 21/2/2019
Valli Savena Idice	€314.187,75	Aggiudicazione lavori: 29/3/2019 Consegna lavori: 8/4/2019 Ultimazione: 2/9/2020
Nuovo Circondario Imolese	€161.594,55	Aggiudicazione lavori: 9/8/2019 Consegna lavori: 18/9/2019 Ultimazione: 25/11/2019
Romagna Faentina	€220.666,68	Aggiudicazione lavori: 28/12/2018 Consegna lavori: 03/04/2019 Ultimazione: 25/10/2019
Romagna Forlivese	€440.585,79	Aggiudicazione lavori: 20/12/2018 Consegna lavori: 08/07/2019 Ultimazione: 01 ottobre 2019
Valle del Savio	€285.324,82	Aggiudicazione lavori: 13/06/2019 Consegna lavori: 04/07/2019 Ultimazione: 12/12/2019
Rubicone e Mare	€111.441,72	Aggiudicazione lavori: 30.10.2018 Consegna lavori: 04/12/2018 Ultimazione: 08/04/2019
Valmarecchia	€353.895,28	Aggiudicazione lavori: 26/11/2018



Unione di Comuni montani o Comune Fuso non aderente ad un'Unione	RIPARTO FINANZIAMENTO	STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI
		Consegna lavori: 18/03/2019 Ultimazione: 14/06/2019
<b>TOTALE</b>	<b>€7.000.000,00</b>	

Si evidenzia una rilevante criticità riscontrata nella fase di rendicontazione al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (ora MIT) delle spese sostenute per la realizzazione di questi interventi, per l'onerosità degli adempimenti previsti dal Sistema di Gestione e Controllo (SIGECO) di questo tipo di finanziamenti, sproporzionato rispetto alla loro entità e molto gravoso per i soggetti attuatori, costituiti dalle Unioni di comuni montani.

Tale attività di rendicontazione è tuttora in corso per alcuni interventi con il supporto della Regione.

#### ■ Fondo FSC 2021-2027

La legge 30 dicembre 2020, n. 178 recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023», ha previsto, all'art. 1, comma 178, lettera d), che *“nelle more della definizione dei Piani di sviluppo e coesione per il periodo di programmazione 2021- 2027, il Ministro per il Sud e la coesione territoriale può sottoporre all'approvazione del CIPE l'assegnazione di risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione per la realizzazione di interventi di immediato avvio dei lavori, nel limite degli stanziamenti iscritti in bilancio. Tali interventi confluiscono nei Piani di sviluppo e coesione, in coerenza con le aree tematiche cui afferiscono”*.

Di conseguenza, il CIPESS nella seduta del 22 dicembre 2021 ha disposto le anticipazioni di risorse alle Regioni e Province Autonome per interventi di immediato avvio dei lavori o di completamento di interventi in corso a valere sul fondo FSC 2021-2027 ed in particolare ha assegnato alla Regione Emilia-Romagna risorse per complessivi **107,7 milioni di euro**, di cui **10 milioni di euro** per interventi nel settore stradale di seguito riportati:

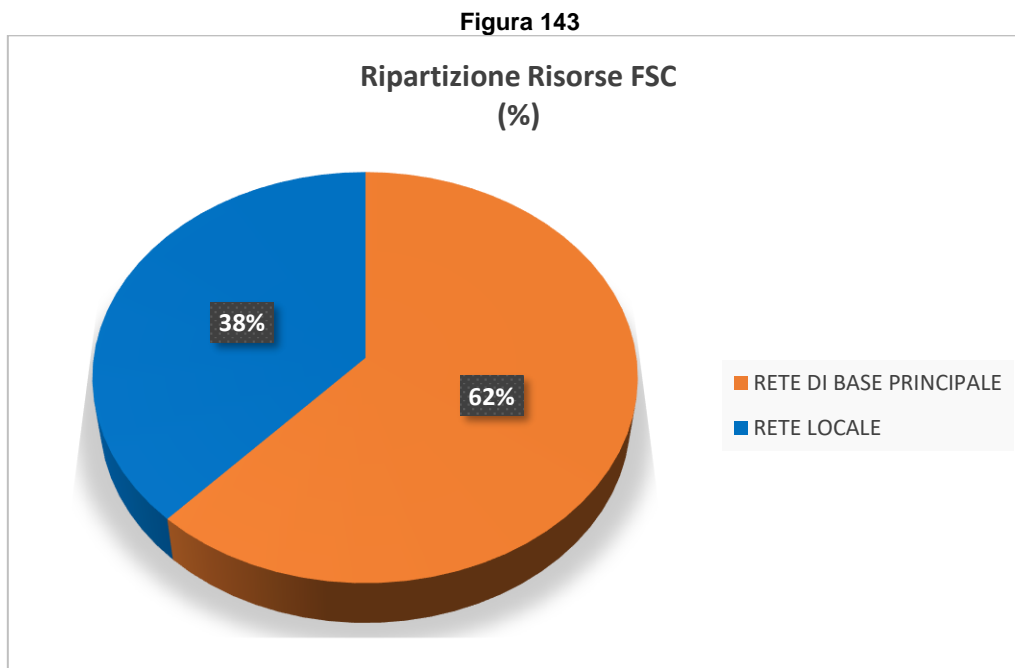
Tabella 51

INTERVENTO	BENEFICIARIO	COSTO TOTALE	FINANZIAMENTO FSC	COFINANZIAMENTO	STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI
Strada provinciale n. 587R di Cortemaggiore. Rettifica del tracciato fra le progressive km 4+200 e km 4+600	Provincia di Piacenza	1.100.000,00	1.000.000,00	100.000,00	Conclusa progettazione esecutiva a ottobre 2022. Avviati i lavori a febbraio 2023
Strada provinciale n. 588R Dei Due Ponti. Lavori di miglioramento del tracciato esistente alla progressiva km 4+380 nel centro abitato	Provincia di Piacenza	250.000,00	216.315,00	33.685,00	Conclusa progettazione esecutiva a ottobre 2022. Avviati i lavori a febbraio 2023

INTERVENTO	BENEFICIARIO	COSTO TOTALE	FINANZIAMENTO FSC	COFINANZIAMENTO	STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI
di San Giuliano (Castelvetro Piacentino)					
Interventi di adeguamento e messa in sicurezza delle barriere di stradali lungo le strade provinciali - zona est	Provincia di Parma	800.000,00	737.159,00	62.841,00	Conclusa progettazione esecutiva a dicembre 2022. Avvio dei lavori previsto a ottobre 2023
Interventi di adeguamento e messa in sicurezza delle barriere di sicurezza stradali lungo le strade provinciali - zona ovest	Provincia di Parma	800.000,00	737.159,00	62.841,00	Conclusa progettazione esecutiva a novembre 2022. Avvio dei lavori previsto a ottobre 2023
Messa in sicurezza della tangenziale di Montecchio (s.p. 67)	Provincia di Reggio Emilia	850.000,00	600.000,00	250.000,00	Concluso lo studio fattibilità. Progettazione esecutiva prevista per giugno 2023 ed avvio lavori previsto per agosto 2023
Completamento della ciclopedonale lungo la s.p. 63R tra Zurco e Cadelbosco di sotto	Provincia di Reggio Emilia	280.000,00	180.000,00	100.000,00	Conclusa la progettazione esecutiva. Avvio lavori previsto per maggio 2023
Messa in sicurezza della s.p. 5 nel tratto tra il cavo Fiuma e l'intersezione con la s.p. 2 in comune di Reggiolo	Provincia di Reggio Emilia	475.119,00	275.119,00	200.000,00	Conclusa la progettazione definitiva. La progettazione esecutiva è prevista per ottobre 2023 ed avvio lavori previsto per marzo 2024
Ulteriori lavori straordinari per ripristini delle pavimentazioni e delle pertinenze stradali sulle strade provinciali dell'area nord	Provincia di Modena	620.000,00	520.000,00	100.000,00	Lavori completati il 01/11/2022. Collaudo il 19/04/2023
Ulteriori lavori straordinari per ripristini delle pavimentazioni e delle pertinenze stradali sulle strade provinciali dell'area sud	Provincia di Modena	624.171,00	524.171,00	100.000,00	Lavori completati il 09/10/2022 Collaudo il 09/03/2023

INTERVENTO	BENEFICIARIO	COSTO TOTALE	FINANZIAMENTO FSC	COFINANZIAMENTO	STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI
Opere di manutenzione straordinaria nella rete stradale di competenza	Città metropolitana di Bologna	1.725.038,00	1.463.038,00	262.000,00	Approvazione del progetto definitivo con determina n.2327 del 09/11/2022, si prevede l'approvazione del progetto esecutivo nell'autunno del 2023
Manutenzione straordinaria tratti stradali comparto Alto Ferrarese	Provincia di Ferrara	382.000,00	347.000,00	35.000,00	Progettazione conclusa. Lavori in corso di esecuzione con termine previsto per ottobre 2023
Manutenzione straordinaria tratti stradali comparto Basso Ferrarese	Provincia di Ferrara	382.000,00	347.000,00	35.000,00	Intervento concluso e collaudato a novembre 2022
Installazione di nuove barriere stradali per la messa in sicurezza di tratti strade provinciali	Provincia di Ferrara	378.000,00	343.178,00	34.822,00	Lavori in corso con ultimazione prevista a novembre 2023
Interventi di manutenzione straordinaria e riqualificazione della piattaforma stradale SP610R nel comune di Conselice	Provincia di Ravenna	1.100.000,00	917.101,00	182.899,00	Conclusa progettazione esecutiva a febbraio 2023. Stipula contratto il 21/02/23 Avvio e conclusione dei lavori previsto secondo semestre 2023
Realizzazione di una nuova rotatoria all'intersezione SS9 Via Emilia - SP5 Santa Croce - SP65 Cesena Bertinoro	Provincia di Forlì-Cesena	1.319.444,40	1.199.495,00	119.949,40	Progetto esecutivo concluso a gennaio 23. Pubblicata la gara il 23/02/23. Affidati i lavori il 26/06/23. Durata lavori 180 giorni. Prevista la conclusione dei lavori entro il 2023
Sp. 44 Ponterosso - stabilizzazione del versante in prossimità del km 1+750	Provincia di Rimini	650.000,00	593.265,00	56.735,00	Lavori completati il 28/04/2023. Da collaudare entro giugno 2023.
		<b>11.735.772,40</b>	<b>10.000.000,00</b>	<b>1.735.772,40</b>	

Nella figura seguente si rappresenta il riparto dei finanziamenti FSC, destinati a interventi in sede, fra la rete di base principale e la rete locale.



### 7.3.3 Finanziamenti assegnati mediante convenzione

La L.R. 3/99 prevede la possibilità di finanziare interventi di costruzione e manutenzione delle infrastrutture ricadenti sulla rete viaria di interesse regionale oggetto di cofinanziamento da parte di organismi di diritto pubblico o soggetti privati, da disciplinare mediante convenzione. Sempre con convenzione è stato possibile concedere finanziamenti regionali per assicurare il completamento di alcune opere in corso di costruzione a cura di ANAS al momento del trasferimento delle strade statali (2001) e successivamente prese in carico dalle Province competenti.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio dei finanziamenti assegnati a favore di interventi su strade di interesse regionale, i cui lavori sono in corso di progettazione o esecuzione o sono stati ultimati nel 2022 per un importo complessivo di € **8.350.000,00 a carico della Regione**, a fronte di un costo complessivo delle opere di € **20.931.025,89**.

**Tabella 52**  
**Stato di attuazione degli interventi finanziati dalla Regione mediante convenzione**  
**(in corso di progettazione/esecuzione o ultimati nel 2022)**  
**(Importi in euro)**

Prov.	Descrizione interventi	Importo finanziato	Costo totale	Anno del finanziamento	Stato di attuazione
Bologna	Asse Lungo Savena – Lotto II bis	2.650.000,00	11.831.025,89	2009	A seguito dell'aumento del quadro economico a causa della risoluzione di alcune interferenze sono state valutate soluzioni progettuali alternative e si è trovata una sinergia con un finanziamento ministeriale per l'innalzamento della linea ferroviaria in corrispondenza dell'opera stradale. Progetto esecutivo dell'opera stradale concluso nella primavera 2023. Il soggetto attuatore dell'intero intervento sarà FER e pertanto si dovrà procedere alla modifica della convenzione in essere.
Ravenna	Realizzazione interconnessione della A14dir con la S.P. 253R San Vitale nel comune di Bagnacavallo in località Borgo Stecchi.	3.200.000,00	5.800.000,00	2017	In fase di rivisitazione progettuale a seguito dell'aumento del costo dell'opera dovuto al caro materiali e all'ampliamento dell'intervento interessante un viadotto di competenza autostradale
Bologna	Realizzazione del nuovo collegamento viario tra via Canaletto e la SP 5 a Minerbio	2.500.000,00	3.300.000,00	2022	Convenzione del 07/03/2022. Si sta svolgendo la progettazione definitiva.
<b>Totale</b>		<b>8.350.000,00</b>	<b>20.931.025,89</b>		

Per quel che riguarda il **Lotto II bis dell'asse Lungo Savena**, che costituisce una diramazione del collegamento fra la Trasversale di Pianura e la Tangenziale di Bologna e realizza la connessione fra la SP253R e la rotonda di via dell'Industria, bypassando l'abitato di Villanova di Castenaso, negli ultimi anni il Comune di Castenaso ha avviato una fase di ripensamento complessivo dell'opera, di cui sono stati informati gli Enti sottoscrittori della convenzione in occasione di numerosi incontri, fase che da ultimo si è conclusa con una revisione del progetto esecutivo, al fine di adattarlo alle mutate condizioni economiche. Alla fine del 2019 risultava ancora in corso la validazione, che era già iniziata nel 2018, del progetto esecutivo (passaggio propedeutico all'approvazione da parte della Città Metropolitana che ne curerà anche la realizzazione), principalmente a causa della difficoltà di ottenere l'aggiornamento dei preventivi per la risoluzione delle interferenze dagli Enti titolari degli impianti. Il problema si è protratto ancora per tutto il 2020 e solo nell'estate del 2021 si è riusciti a sapere la somma necessaria, che ha incrementato notevolmente il quadro economico dell'opera, oltre le attuali disponibilità economiche. Si è cercato di trovare soluzioni progettuali alternative



provando a cogliere l'opportunità dell'intenzione di FER di realizzare l'innalzamento della sede ferroviaria. A tal fine FER ha ottenuto il finanziamento statale dell'intervento di innalzamento della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore con la finalità di eliminare due passaggi a livello e si è proposta come stazione appaltante anche dell'intervento stradale. Pertanto, a seguito di un'importante revisione progettuale, attuata in sinergia con l'intervento dell'innalzamento ferroviario e al fine di risolvere le importanti interferenze dell'opera stradale con la linea ferroviaria, una parte di costo può essere convogliata nel più ampio progetto ferroviario di innalzamento della livelletta ferroviaria. Attualmente si sta lavorando al fine di creare una sinergia sia tecnica che amministrativo-contabile in relazione alla gestione della diversa natura dei finanziamenti che concorrono alla realizzazione dei progetti stradale e ferroviario. L'intervento complessivo dovrà conseguire l'obbligazione giuridicamente vincolante entro il 31/12/2023 e le opere ferroviarie si dovrebbero concludere entro la fine del 2025 per sfruttare la chiusura dei traffici ferroviari in tale tratta.

Il 19/12/17 con convenzione, sono stati regolati i rapporti tra Regione Emilia-Romagna, Provincia di Ravenna e Comune di Bagnacavallo, (approvazione con DGR n. 1879 del 29/11/17) finalizzati alla realizzazione dell'intervento denominato **“Interconnessione della A14dir con la S.P. 253r San Vitale nel Comune di Bagnacavallo in località Borgo Stecchi”**. Il nuovo collegamento, reso necessario per il re-indirizzamento dei traffici di attraversamento all'esterno del centro abitato di Bagnacavallo, dovrà risolvere il punto critico costituito dall'attraversamento ferroviario sulla S.P. 8 Naviglio contenendo l'entità del volume di traffico «di attraversamento» all'interno dell'abitato di Bagnacavallo e offrendo una viabilità alternativa di collegamento della A14dir con l'abitato di Bagnacavallo. Il progetto preliminare è stato redatto il 22/01/2016 ed il 18/10/2016 ASPi ha espresso parere preliminare favorevole all'intervento. Il 08/11/2017 con Atto del Presidente della Provincia di Ravenna è stato approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica mentre il progetto definitivo è stato concluso il 27/07/2020. Per fine 2023 la Provincia prevede di concludere il progetto esecutivo. È in corso una rivisitazione progettuale a seguito dell'aumento del costo dell'opera dovuto al caro materiali e all'ampliamento dell'intervento interessante un viadotto di competenza autostradale.

Il 7 marzo 2022 la Regione Emilia-Romagna ha stipulato una convenzione con Città Metropolitana di Bologna e il Comune di Minerbio al fine di realizzare il **nuovo collegamento viario tra via Canaletto e la SP5 in variante al centro abitato di Minerbio**. Scopo dei lavori è quello di procedere alla realizzazione di una variante al centro abitato di Minerbio della strada provinciale SP 44 “Bassa Bolognese-via Canaletto”, costruendo una nuova rotatoria e un nuovo tratto viario, e alla declassificazione del tratto di via Canaletto compreso fra via Marconi e via Savena Inferiore (S.P. 5 “S. Donato”) al fine di deviare il traffico pesante dal centro abitato per aumentare la sicurezza dei residenti e al contempo ridurre sensibilmente l'inquinamento dell'abitato. Al finanziamento e alla realizzazione dell'opera concorre anche il soggetto privato Ecored srl Inerti, oltre al Comune di Minerbio. Si sta svolgendo la progettazione definitiva dell'intervento.

A queste convenzioni che hanno previsto il cofinanziamento di opere, si aggiungono alcune convenzioni relative al **finanziamento di progetti**, ai sensi dell'art. 167, comma 5 della L.R. n. 3/1999 e ss.mm.ii. che nel corso del 2022 hanno consentito di avviare, continuare a sviluppare o portare a termine i seguenti progetti:

Tabella 53

BENEFICIARIO	PROGETTO	DELIBERA REGIONALE	COSTO DEL PROGETTO	IMPORTO FINANZIATO
COMUNE DI CERVIA	Convenzione tra Regione comune di Cervia e ANAS per progettazione fattibilità tecnico ed economica della Variante SS.16 Adriatica in corrispondenza del santuario della Madonna del Pino, per la razionalizzazione dell'accesso a Milano Marittima in Comune di Cervia (RA)	DGR n.1513/2020	60.000,00	55.000,00
PROV.RAVENNA	Convenzione tra Regione e Prov. Ravenna e ANAS per progettazione di fattibilità tecnica ed economica dell'adeguamento della SS16 Adriatica tangenziale di Ravenna fra l'intersezione con la SS3 bis Tiberina e l'intersezione con la SS67 Classicana di collegamento al porto in Comune di Ravenna.	DGR n.1554/2020	55.000,00	50.000,00
PROVINCIA DI PARMA	Convenzione tra la Regione Emilia-Romagna e la Provincia di Parma, per la realizzazione del progetto definitivo del tratto prioritario della Pedemontana fra la SP121R e la SP15 nei comuni di Felino, Sala Baganza e Collecchio.	DGR n. 865/2021	400.000,00	200.000,00
PROVINCIA DI FERRARA	Convenzione tra Regione e Prov. Ferrara ai sensi art.167 comma 55 LR3/99 per progetto di fattibilità tecnica ed economica/definitivo/esecutivo intervento Ponte S Zagno Via Comacchio	DGR n.622/2021 ai sensi art.167 comma 5 LR 3/1999	100.000,00	90.000,00

La L.R. 3/99, prevede che la regione promuova accordi interprovinciali finalizzati all'individuazione di opere che assicurino caratteristiche funzionali omogenee alle strade di interesse regionale. Pertanto, con **Delibera di Giunta regionale 460/2023**, è stato approvato lo schema di *"Accordo di collaborazione finalizzato al miglioramento delle infrastrutture a servizio del comprensorio delle ceramiche volto all'individuazione della più efficace collocazione sul territorio di un nuovo ponte sul fiume secchia e dei relativi raccordi con la viabilità esistente"* al fine di potenziare i collegamenti tra le due province, di Reggio Emilia e di Modena, e a servizio del comprensorio delle ceramiche. Tale accordo è stato sottoscritto dalla Regione Emilia-Romagna, dalle Province di Reggio Emilia e di Modena, dai Comuni di Baiso, di Castellarano, di Casalgrande, di Scandiano, di Sassuolo, di Fiorano Modenese e di Formigine.

Lo studio, avente un costo previsto di 30.000 € è interamente finanziato da Confindustria Ceramica e prevede la predisposizione di uno studio di traffico e la valutazione, sia in termini economici che di tracciato, delle alternative infrastrutturali di collegamento tra i territori delle due province.

### 7.3.4 Ulteriori opere strategiche per la viabilità provinciale di interesse regionale

Di seguito si riporta lo stato di avanzamento di alcune opere, che, anche se non prevedono un finanziamento della Regione, sono strategiche per la viabilità provinciale di interesse regionale e sulle quali viene svolto un costante monitoraggio.

Si cita, in **Provincia di Parma, la tangenziale di Noceto**. Nell'ambito degli investimenti di Autocamionale della Cisa (oggi SALT), società che gestisce in concessione la A15, è stata stipulata una convenzione con gli Enti locali, che prevede la realizzazione di tale opera, ai fini del miglioramento della viabilità di adduzione al casello autostradale di Parma ovest. Si tratta di una strada parallela all'autostrada A15 per il collegamento veloce dei caselli di Fornovo e Pontetaro e riguarda la realizzazione di un sistema di viabilità in aggiramento del nodo urbanizzato di Noceto, costituendo una connessione in variante alla ex SP357R, funzionale al miglioramento dell'accessibilità dell'Autostrada A15, tramite il casello di Parma Ovest situato a Pontetaro. L'opera, di sviluppo complessivo pari a circa 6,4 km, ricade per la quasi totalità in comune di Noceto, ad esclusione dell'ultimo tratto di circa 400 m che si raccorda con la rotatoria delle Ghiaie esistente, nel Comune di Medesano. Il costo di tale variante è di circa 23 M€. Per tale opera, la Provincia di Parma ha comunicato (nel novembre 2014) al MIT la conclusione della fase di verifica di ottemperanza del progetto definitivo rispetto a quanto emerso in sede di verifica di assoggettabilità a VIA. È stato inoltre decretato il perfezionamento dell'Intesa Stato - Regione Emilia-Romagna sul procedimento di localizzazione dell'opera (7/9/2015). Il Progetto definitivo, opportunamente aggiornato ed adeguato agli esiti di tale provvedimento, è stato approvato dal Concedente MIT nel dicembre 2017 con contestuale Dichiarazione di Pubblica utilità ai fini espropriativi. SALT ha concluso la progettazione esecutiva dell'opera nonché le attività relative agli espropri oltre agli approfondimenti necessari alla caratterizzazione dei terreni (eseguiti in collaborazione con ARPAE). Per quanto riguarda la copertura economica complessiva, le risorse necessarie alla realizzazione dell'intervento sono previste nel Piano Finanziario Regolatorio per il periodo 2019-2023.

SALT ha dato avvio alla procedura di gara per l'appalto dei lavori che si è conclusa a novembre 2021 con l'aggiudicazione alla ATI COIMPA/Varia Costruzioni/SteelConcrete Consorzio Stabile di Modena, con contratto stipulato il 19/01/2022, per un importo complessivo dei lavori di € 11.507.284,43 (esclusa IVA) e con un ribasso del 17,89 %. Inoltre, è stata individuata, a seguito di gara d'appalto, la ditta deputata alla bonifica bellica, così come sono state svolte le procedure di esproprio.

I Lavori sono stati consegnati in data 3 marzo 2022. L'avanzamento al 31/12/2022 registra un SAL pari al 22% dell'importo contrattuale. Si prevede la conclusione dei lavori entro il 2024.

Inoltre, la **Provincia di Parma**, il 25/11/2016, ha siglato con Autocamionale della Cisa <sup>15</sup> un Protocollo d'Intesa, approvato il 19/01/2017 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che prevede una serie di interventi di **adeguamento della viabilità locale** nell'ambito della realizzazione del *Corridoio Plurimodale Tirreno – Brennero, raccordo Autostradale tra l'A15 a Fontevivo (PR) e l'A22 a Nogarole Rocca (VR) – I lotto*. Gli interventi previsti dal Protocollo hanno un importo complessivo di circa 26 M€, a carico di AutoCisa. La Provincia di Parma, come previsto dal suddetto Protocollo, ha approvato con Decreto Presidenziale n. 316 del 23/12/2019 i "progetti di fattibilità tecnica ed economica" e gli "studi di fattibilità" e ha predisposto la progettazione definitiva delle opere che il Ministero ha provveduto ad approvare. Gli interventi sono i seguenti:

- Raccordo S.P.10 autostazione Parma Nord (Comune di Trecasali). Importo € 3.517.829,44. Progetto definitivo approvato il 22/10/2020; progetto esecutivo approvato il 10/08/2022; lavori aggiudicati a ottobre 2022 e in corso di realizzazione;

<sup>15</sup> Si fa presente che in data 10 ottobre 2017 la società SALT (Società Autostrada Ligure Toscana p.a.) ha incorporato la società Autocamionale della Cisa S.p.A., subentrando in tutti gli obblighi e gli impegni, compresa la Convenzione Unica sottoscritta da Cisa con il concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

- Riqualficazione S.P. 8 di Sissa (Comune di Trecasali) - tratto raccordo Ponte San Secondo autostazione Parma Nord nuova viabilità Eridania. Importo € 1.190.000,00. Lavori aggiudicati il 10/02/2021 e in via di conclusione;
- Variante S.P. 8 di Sissa (Comune di Trecasali). Importo € 4.150.000,00. Lavori aggiudicati il 07/04/2022, in corso di realizzazione;
- Variante S.P. 33 Padana Occidentale (Comune di Sissa) Località San Nazzaro. Importo € 4.385.000,00. In fase di conclusione la progettazione esecutiva;
- Riqualfica SP33 a Coltaro. Importo € 665.000. Lavori aggiudicati il 27/07/2020 ed in corso di realizzazione;
- Raccordo Cispadana S.P. 11 di Busseto (Comuni di Fontevivo e Fontanellato). Importo € 7.422.000,00. Pubblicato il 05/02/21 il bando per il primo stralcio (lotto 1 - tratto da via Farnese a via Filagni) con aggiudicazione avvenuta il 09/04/2021. Lavori in corso. Pubblicato l'11/04/21 il bando per il secondo stralcio (lotto 2 - tratto da Via dei Filagni a rotatoria Tav S.P. 11) con aggiudicazione avvenuta il 09/08/2021. Lavori in corso;
- Rotatoria incrocio S.P. 11 di Busseto - Strada Comunale Farnese (Comune di Fontevivo). Importo € 457.000,00; pubblicazione del bando avvenuta il 09/08/2021 e concluse le procedure di esproprio. Lavori in corso;
- Opere necessarie per la tutela della buona conservazione dello stato della viabilità esistente. Importo € 870.000,00. Le lavorazioni previste in questo lotto sono state assorbite nei vari lotti precedenti.

Infine, grande importanza riveste il **Nodo di Rastignano**. Per questa importante opera di variante alla SP65 della "Futa" in provincia di Bologna, che sarà destinata a risolvere uno storico problema di congestione sulla direttrice che assicura il collegamento fra la città di Bologna e la valle del Savena, la Regione non stanziava fondi ma ha svolto in questi anni un importantissimo lavoro di coordinamento fra le Istituzioni che hanno un ruolo nella sua realizzazione. A causa di un'iniziale mancanza di copertura finanziaria per garantire la realizzazione dell'intera opera con un unico appalto, è stato deciso di procedere inizialmente con un primo stralcio, noto come "Stralcio funzionale Futa", che è stato appaltato nel 2014. Tale stralcio raggiunge l'abitato di Rastignano provenendo da Bologna e trova la sua funzionalità mediante innesto nella rete stradale urbana esistente. L'opera è entrata in esercizio l'8 ottobre 2020. Quanto al finanziamento del secondo stralcio, questo è stato inserito nel Piano Operativo Infrastrutture della Città Metropolitana di Bologna finanziato con risorse FSC 2014-2020 con Delibera n.75 del 7/8/2017 e successivamente è stato possibile procedere con il completamento delle procedure approvative e con la gara per l'affidamento dei lavori. In particolare, in aprile 2020 è stata chiusa la Conferenza dei Servizi, che ha consentito di ottenere la conformità urbanistica. La Città Metropolitana ha sviluppato il progetto esecutivo e effettuato la gara di affidamento nel 2022. I lavori sono stati avviati a settembre 2022 e sono tutt'ora in corso di esecuzione (si prevede l'ultimazione nei primi mesi del 2025). Con la realizzazione del secondo stralcio sarà possibile dare piena funzionalità alla variante, completando l'attraversamento verso i comuni della valle del Savena. L'intervento prevede la realizzazione di un cavalcavia sulla ferrovia per realizzare il quale si è trovata una sinergia con l'intervento ferroviario in atto per il potenziamento della Direttissima al fine di utilizzare le interruzioni di servizio ferroviario già previste per ridurre i disagi per gli utenti. Successivamente sarà concordato con ANAS il passaggio a quest'ultima Società della gestione della nuova infrastruttura, in continuità con il restante tratto della SP 65 della Futa, che è rientrata nel DPCM di riclassificazione di alcune strade della rete provinciale dell'Emilia-Romagna a strade statali.

### 7.3.5 Finanziamenti per interventi di ripristino o consolidamento di opere d'arte

L'art. 167 comma 2 lett. c bis) della LR 3/1999 e s.m.i. prevede che la Regione possa stanziare risorse destinate a "interventi di ripristino o consolidamento di opere d'arte resisi necessari per evitare limitazioni alla circolazione lungo la rete provinciale".

Con Delibera di Giunta n. 2024 del 18/11/2019 è stato assegnato a favore delle Province e della Città metropolitana di Bologna il finanziamento complessivo di € 1.545.000,00 sulle annualità 2020 e 2021, a fronte di un costo complessivo di € 1.705.000,00, così ripartito:

Tabella 54

Provincia/Città metropolitana	Strada	INTERVENTO	Costo (€)	Cofinanziamento Provincia/Città metropolitana (€)	Finanziamento RER (€)	Stato avanzamento lavori
Piacenza	SP73	Manutenzione straordinaria del Manufatto al km 0+300	200.000,00	20.000,00	180.000,00	Lavori affidati a settembre 2020 ma mai iniziati. La Provincia sta procedendo alla rescissione contrattuale con l'operatore economico affidatario per inadempienza.
Parma	SP 109 di fondovalle Stirone	Messa in sicurezza Ponte sul torrente Utanella al km 2+800	180.000,00	0,00	180.000,00	Progetto definitivo-esecutivo approvato il 30/07/2021. Lavori avviati 27/09/2021 e conclusi a gennaio 2022. Collaudo effettuato a d aprile 2022.
Reggio Emilia	SP 513R	Messa in sicurezza Ponte al km 55+700	210.000,00	30.000,00	180.000,00	Lavori ultimati febbraio 2022
Modena	SP 34	Ripristino della sicurezza Ponte Fosso Macchiarelle al km 8+500	150.000,00	0,00	150.000,00	Lavori ultimati a novembre 2021
Bologna	SP 57	Ripristino e consolidamento della volta muraria Ponte Rio Muro al km 1+990	150.000,00	0,00	150.000,00	Progettazione ancora in corso, si dovrebbe concludere la progettazione esecutiva entro il 2023
Ferrara	SP58	Intervento di ricostruzione attraversamento del canale Gronda al km 4+085	190.000,00	20.000,00	170.000,00	Lavori affidati ottobre 2021 e terminati a maggio 2022
Ravenna	SP 254R - Ex SS Di Cervia	Intervento di manutenzione straordinaria del Ponte sul fiume Savio al km 16 +970	180.000,00	-	180.000,00	Completato progetto esecutivo



Forlì-Cesena	SP 19	Lavori di consolidamento e messa in sicurezza Ponte al km2+500	250.000,00	65.000,00	185.000,00	Gara appalto conclusa e lavori affidati. A novembre 2022 avvenuta risoluzione contrattuale con la ditta esecutrice. Da affidare i lavori per il completamento dell'opera
Rimini	SP 22 Leontina	Ristrutturazione ponti al Km 3+650 ed al km 4+500	195.000,00	25.000,00	170.000,00	Lavori conclusi a luglio 2021
<b>TOTALE</b>			<b>1.705.000,00</b>	<b>160.000,00</b>	<b>1.545.000,00</b>	

I finanziamenti regionali sopra indicati si affiancano in modo complementare ad altri finanziamenti di fonte statale destinati alla messa in sicurezza ed al ripristino strutturale dei ponti sul fiume Po o sull'intero bacino idrografico del Po, interessando quindi le Regioni Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto.

Gli stessi sono stati assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti con due distinti provvedimenti, di cui si riporta di seguito il dettaglio, con riferimento ai manufatti ricadenti nella nostra regione.

**Tabella 55**  
**Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 27 del 1/02/2018**

Provincia	Ponte	finanziamento	costo
Parma	Ponte Colorno - Casalmaggiore	6.000.000,00 €	6.000.000,00 €
Parma	Ponte Verdi	6.000.000,00 €	6.000.000,00 €
Reggio Emilia	Ponte Dosolo Guastalla	3.785.635,00 €	5.000.000,00 €
Piacenza	Ponte Castelvetro	7.571.270,00 €	7.571.270,00 €
		<b>23.356.905,00 €</b>	

Per il **Ponte Colorno-Casalmaggiore** è stato realizzato un intervento di risanamento conservativo provvisorio oltre alla realizzazione di portali in acciaio, opere di rinforzo delle campate, interventi di post-tensione sulle travi. La consegna dei lavori è avvenuta a gennaio 2019 e i lavori sono stati inaugurati a giugno 2019. Nell'ambito del medesimo finanziamento è stata prevista l'installazione di un sistema di monitoraggio del ponte, realizzato con metodi innovativi e di tecnologia avanzata, che permetterà di rilevare lo stato di sollecitazione strutturale del ponte e le caratteristiche del traffico: la massa dei veicoli in transito, la velocità e la targa. I lavori di installazione dei sensori di monitoraggio, avviati a dicembre 2020, sono stati ultimati a giugno 2021.

Per quanto riguarda il **ponte "Giuseppe Verdi"**, lungo la SP10 di Cremona fra le località di Ragazzola e San Daniele Po, la Provincia di Parma ha eseguito un primo intervento di ripristino

concluso nel novembre 2019, che ha usufruito di un finanziamento FSC per € 1.000.000 su un costo complessivo di € 2.107.497,74, finanziato per la restante parte dall'amministrazione provinciale.

Con DM 27/2018 è stato stanziato un ulteriore importo di € 6.000.000 per i lavori di messa in sicurezza e consolidamento strutturale, che hanno permesso il ripristino della funzionalità di numerose travi ammalorate sia nella parte in alveo che in quella golenale. I lavori, aggiudicati a settembre 2019 sono stati ultimati a marzo 2021. Attualmente il transito è consentito per i mezzi fino a 44 tonnellate con senso unico alternato.

**Per quanto riguarda il Ponte sul fiume Po tra Guastalla (RE) e Dosolo (MN)-I stralcio**, si segnala che sono in corso i lavori di messa in sicurezza del manufatto (rafforzamento delle selle Gerber per mezzo di protesi in acciaio, con successiva applicazione di fasci di fibre di carbonio per ripristinare la resistenza delle travi ad armatura lenta). Ultimazione lavori prevista per estate 2023.

Relativamente all'intervento sul **Ponte di Castelvetro** concernente la manutenzione straordinaria del ponte sul fiume Po lungo la Strada Provinciale n. 10R "Padana inferiore" tra Castelvetro Piacentino e Cremona, nonostante la ex S.P. n. 10R sia stata riclassificata di competenza statale in virtù del D.P.R. 21 novembre 2019 e attualmente in gestione ad ANAS S.p.A., la Provincia di Piacenza rimane stazione appaltante dell'intervento. A luglio 2021 sono stati approvati in linea tecnica gli elaborati costituenti il Progetto definitivo e ad agosto è stata avviata la Conferenza dei Servizi decisoria ex articoli 14 e seguenti Legge 7 agosto 1990, n. 241. L'importante e storico manufatto, interessa, sotto il profilo ubicazionale, i territori di due distinte Regioni (Emilia-Romagna e Lombardia), e, pertanto, due distinte Soprintendenze competenti in materia di valutazione delle compatibilità progettuali in relazione alle prescrizioni dettate dal D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42. Tale aspetto ha comportato uno slittamento delle tempistiche dell'iter approvativo. Il progetto esecutivo è stato approvato dalla Provincia di Piacenza a dicembre 2022. Nell'ambito dello sviluppo progettuale e dell'adeguamento al prezzario regionale aggiornato (a marzo 2023) si è verificato un aggravio di costi per lavori (e conseguenti oneri riflessi) che, in accordo con ANAS S.p.A., la Provincia ha deciso di abbattere stralciando alcune lavorazioni che non pregiudicano la funzionalità dell'opera.

In considerazione delle complesse procedure approvative riguardanti il ponte di Castelvetro, e alle sopraggiunte esigenze di indagini integrative riguardanti il ponte di Dosolo-Guastalla, è stata concessa una proroga dal competente Ministero per il rispetto dell'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti.

**Tabella 56**  
**Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle**  
**Finanze n. 1 del 20/02/2020**

Provincia	Comune	Ponte	finanziamento	costo
PARMA - CREMONA	COLORNO-CASALMAGGIORE	PONTE SUL PO	1.500.000,00 €	1.500.000,00 €
REGGIO EMILIA-PARMA	MONTECCHIO-MONTECHIARUGOLO	PONTE SUL TORRENTE ENZA TRA MONTECCHIO (RE) E MONTECHIARUGOLO (PR)	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €
MODENA	NONANTOLA	NUOVO PONTE DI NAVICELLO- SOTTOPASSO VIA MAESTRA DI BAGAZZANO	420.000,00 €	420.000,00 €
REGGIO EMILIA - MANTOVA	GUASTALLA-DOSOLO	PONTE SUL FIUME PO TRA GUASTALLA (RE) E DOSOLO (MN)	6.500.000,00 €	6.500.000,00 €

Provincia	Comune	Ponte	finanziamento	costo
REGGIO EMILIA- PARMA	SAN POLO D'ENZA - TRAVERSETOLO	PONTE SUL TORRENTE ENZA	1.300.000,00 €	1.300.000,00 €
PARMA-CREMONA	SAN DANIELE PO	GIUSEPPE VERDI	20.000.000,00 €	20.000.000,00 €
PARMA	BERCETO E VALMOZZOLA	PONTE SUL RIO MOZZOLA	3.500.000,00 €	3.500.000,00 €
REGGIO EMILIA	CAVRIAGO	PONTE SUL RIO CAVRIAGO	400.000,00 €	400.000,00 €
REGGIO EMILIA	RUBIERA	PONTE SUL TORRENTE TRESINARO	500.000,00 €	500.000,00 €
REGGIO EMILIA	GUASTALLA	VIADOTTO SULLA CROSTOLINA	500.000,00 €	500.000,00 €
			<b>35.620.000,00 €</b>	<b>35.620.000,00 €</b>

Riguardo al **Ponte Colorno-Casalmaggiore**, con l'intervento realizzato con le risorse del DM 27/2018, ad oggi si è in grado di assicurare il transito sul manufatto con limitazioni di carico massimo a 44 ton (II categoria), con una previsione di vita utile dell'infrastruttura di circa 10 anni. Si prospetta quindi necessaria la costruzione di un **nuovo ponte**. Nell'attesa di reperire le necessarie risorse per la realizzazione del nuovo ponte, sono stati stanziati con DM1/2020 € **1.500.000**, per la predisposizione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica dell'opera. A maggio 2022 sono state avviate da parte della Provincia di Parma le procedure di gara di affidamento della progettazione e a marzo 2023 il seggio di gara ha formulato la proposta di aggiudicazione a favore di ENSER SRL. L'importo dei soli lavori previsti da progetto a base di gara è di circa 90 M€.

Relativamente al **Ponte Verdi**, sono stati stanziati ulteriori 20 M€ per continuare gli interventi di ripristino e consolidamento delle pile nella parte in alveo del Ponte. Nel febbraio 2021 è stato affidato l'incarico di progettazione definitiva-esecutiva e sono stati ultimati i sondaggi e gli studi idraulici. La Conferenza dei Servizi è stata indetta a giugno 2022 e a dicembre 2022 è stato approvato il progetto definitivo. L'esecutivo, completato nel marzo 2023, è in fase di approvazione.

Relativamente al **Ponte sul Torrente Enza tra Montecchio (RE) e Montechiarugolo (PR)**, situato sulla SP28 al confine tra le due province, è stato definito il soggetto attuatore (Provincia di Parma) attraverso apposito Accordo di Programma. È stato ultimato il progetto definitivo-esecutivo (approvato il 10/01/2022) e sono stati affidati i lavori, tuttora in corso di svolgimento.

Relativamente al **Nuovo Ponte Navicello – Sottopasso di via Maestra di Bagazzano** a Nonantola (MO), si rileva che i lavori sono conclusi ed è stato approvato il relativo Certificato di Regolare esecuzione con Det. N. 2220 del 19/12/2022.

Per quanto riguarda il **Ponte sul fiume Po tra Guastalla (RE) e Dosolo (MN)-Il stralcio**, è stata consegnata una prima versione del progetto definitivo a fine settembre 2021, con successive richieste di integrazioni. Il progetto esecutivo risulta in fase di ultimazione e a seguire verrà espletata la gara d'appalto. Si prevede di consegnare i lavori entro il primo semestre del 2023.

Per quanto concerne la manutenzione straordinaria del **Ponte sul Torrente Enza situato tra San Polo d'Enza e Traversetolo**, i lavori sono in corso di svolgimento.

Relativamente al **nuovo Ponte sul Rio Mozzola** sulla SS308, la Provincia di Parma è il soggetto attuatore dell'intervento nonostante la strada sia stata riclassificata di competenza statale in virtù del D.P.R. 21 novembre 2019 e attualmente in gestione ad ANAS S.p.A.. La Provincia, a marzo 2022, ha approvato il progetto esecutivo e ha indetto la gara per l'affidamento dei lavori. Purtroppo, però, la gara è stata dichiarata deserta. L'aggiornamento progettuale finalizzato all'espletamento di una

nuova procedura di gara ha evidenziato un aumento di costo, per il quale la provincia sta cercando di reperire la necessaria copertura finanziaria.

Relativamente al **Ponte sul Rio Cavriago**, situato nell'omonima località, si segnala che è terminata la fase conoscitiva di indagini e sondaggi e che pertanto è stato predisposto il progetto definitivo esecutivo, approvato nei primi mesi del 2022. I lavori sono stati avviati e risulta in fase di redazione una perizia di variante senza aumento di spesa.

Per quanto riguarda il **Ponte sul Torrente Tresinaro** a Rubiera è invece stata esperita la gara d'appalto per i lavori. L'aggiudicatario si è reso disponibile ad avviare i lavori in via d'urgenza e pertanto la consegna è avvenuta a novembre 2021. I lavori sono stati ultimati nel mese di ottobre 2022.

Per quanto riguarda il **Viadotto sulla Crostolina** (SP 35) a Guastalla sono stati aggiudicati i lavori a gennaio 2021 e sono in corso di svolgimento.

Con successivi Decreti Ministeriali sono stati ripartiti dallo Stato, a favore delle province e delle città metropolitane, risorse per interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza della rete di competenza.

Le amministrazioni del territorio dell'Emilia-Romagna hanno candidato al finanziamento ministeriale vari interventi su opere d'arte della rete provinciale, che saranno realizzati nei prossimi anni secondo il cronoprogramma comunicato al Ministero.

Nella tabella seguente si riporta una sintesi delle risorse complessivamente destinate a tale finalità, ammontanti ad € 163.656.526,71 per un totale di 246 opere d'arte interessate.

**Tabella 57**

	<b>DM 49/2018</b>		<b>DM 123/2020</b>		<b>DM 224/2020</b>		<b>DM 225/2021</b>	
PROVINCIA	n° PONTI FINANZIATI	IMPORTO COMPLESSIVO	n° PONTI FINANZIATI	IMPORTO COMPLESSIVO	n° PONTI FINANZIATI	IMPORTO COMPLESSIVO	n° PONTI FINANZIATI	IMPORTO COMPLESSIVO
PIACENZA	2	1.120.000,00	-	-	-	-	19	12.082.082,31
PARMA	-	-	-	-	-	-	21	15.760.632,24
REGGIO EMILIA	3	1.460.000,00	2	3.050.000,00	8	1.431.586,89	40	12.621.081,69
MODENA	12	4.507.318,35	6	1.188.000,00	2	283.292,01	27	12.645.379,26
BOLOGNA	11	3.280.000,00	6	4.504.783,34	*BO	374.499,69	5	10.768.853,79
FERRARA	6	4.310.000,00	7	6.450.000,00	5	3.840.000,00	8	11.270.586,50
RAVENNA	-	-	-	-	-	-	7	7.999.769,32
FORLÌ CESENA	5	5.400.000,00	1	626.441,96	-	-	16	18.805.453,00
RIMINI	10	1.550.000,00	13	4.332.766,36	-	-	4	13.994.000,00
<b>TOTALE</b>	<b>49</b>	<b>21.627.318,35</b>	<b>35</b>	<b>20.151.991,66</b>	<b>15</b>	<b>5.929.378,59</b>	<b>147</b>	<b>115.947.838,11</b>

\*BO= finanziato servizio di ispezione ponti esistenti

## 7.4 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE NAZIONALE

### 7.4.1 Stato di avanzamento interventi ANAS

Il contratto di programma 2016-2020 fra ANAS e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, approvato dal CIPE nell'agosto 2017, prevede, per quanto concerne la Regione Emilia-Romagna, i seguenti interventi sulla rete stradale di competenza statale, per un importo complessivo di circa 1.699,13 M€ (aggiornato a seguito degli aggiornamenti progettuali):

Tabella 58  
Interventi previsti nel Contratto di Programma 2016-2020

Strada	Intervento	Importo (M€)
SS62	SS62 Ammodernamento dell'asse stradale nel tratto compreso tra i centri abitati di Parma e Collecchio	13,2
SS9	Prolungamento della SS9 - Tangenziale nord di Reggio Emilia nel tratto da S. Prospero Strinati a Corte Tegge (1° stralcio e 2° stralcio)	190,8
NODO BOLOGNA	Nodo ferro-stradale Casalecchio di Reno: stralcio stradale SUD	76,3
NODO BOLOGNA	Nodo Ferro-Stradale di Casalecchio di Reno: stralcio stradale NORD	187,55
SS16	Variante nel tratto Bellaria - Rimini nord - Misano Adriatico – 2 stralci	436,22
SS16	Lavori di ammodernamento nel tratto compreso tra l'innesto con la SS495 e Ponte Bastia, dal km 101+330 al km 120+238 - 1° stralcio: dallo svincolo di Argenta al km 120+238	251,43
SS9	Variante di Castel Bolognese	79,17
SS727 bis	Sistema Tangenziale di Forlì. Collegamento viario Tangenziale Est - 3° lotto	172,85
SS67	Adeguamento della SS67 da Classe al Porto di Ravenna 1° stralcio	43
SS9	Variante all'abitato di Santa Giustina in comune di Rimini	22,25
SS45	Ammodernamento nel tratto Cernusca-Rivergaro	191,36
SS72	SS72 di San Marino – Interventi di riqualificazione e messa in sicurezza	25
SS12	Variante di Mirandola dal km 217+000 al km 220+175 – Lotto II Stralcio I	10

Lo stato di attuazione delle opere è il seguente:

Per l'intervento di **ammodernamento in sede dell'asse stradale SS62 nel tratto compreso tra Parma e Collecchio**, è stata redatta una convenzione tra ANAS e la provincia di Parma, che prevede la redazione del progetto definitivo ed esecutivo da parte di quest'ultima. In data 03/11/2017 è stata sottoscritta una nuova convenzione tra ANAS, Provincia di Parma, Comune di Parma, Comune di Collecchio che prevede l'aggiornamento del progetto definitivo e la redazione del progetto esecutivo a cura della Provincia di Parma, attività finanziate da ANAS per un importo di euro 160.000.

La Provincia, dopo aver svolto gli approfondimenti progettuali, condivisi con il compartimento di Bologna, ha consegnato il progetto definitivo ad ANAS a maggio 2018. Dopo alcuni incontri tematici

con la struttura centrale di Roma, ANAS ha richiesto di effettuare alcune revisioni. È stata quindi completata la campagna geognostica integrativa per il completamento del Progetto Definitivo e in data 10/12/2020 la Provincia di Parma ha trasmesso ad ANAS il Progetto Definitivo aggiornato e integrato. A seguito delle verifiche da parte della Direzione Progettazione di ANAS sugli aggiornamenti del progetto definitivo, a marzo 2021 sono state richieste ulteriori e corpose nuove revisioni modificando anche alcune decisioni già indicate dalla stessa struttura. Si sono pertanto svolte numerose riunioni tematiche ed effettuati sopralluoghi sull'arteria con la Direzione Progettazione di ANAS per adempiere a quanto ulteriormente richiesto. La Provincia di Parma ha, inoltre, proposto ad Anas che ha riscontrato favorevolmente, di recepire una modifica della Convenzione del 2017, stralciando la realizzazione del progetto esecutivo dalla stessa.

La “**Tangenziale di Reggio Emilia da S. Prospero Strinati a Corte Tegge**” (1° e 2° stralcio), che consentirà il completamento del sistema delle tangenziali intorno alla città di Reggio Emilia e costituirà un tratto importante della Via Emilia bis, ha avuto il seguente iter approvativo:

conclusa positivamente la VIA con prescrizioni, è stato approvato il progetto definitivo e si è conclusa la procedura per la localizzazione urbanistica con Decreto del 03/08/2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con cui è stata perfezionata l'Intesa Stato-Regione e disposto il vincolo preordinato all'esproprio;

in data 21/09/2017 è stato avviato il procedimento per l'approvazione del progetto e la dichiarazione di pubblica utilità, relativo alle aree interessate dai lavori di cui in oggetto, mediante comunicazioni ad personam e avviso al pubblico, perfezionatisi con delibera n.113 del 20/11/2017 del CdA dell'ANAS; Successivamente, è stato approvato da ANAS il progetto esecutivo; con dispositivo dell'AD di ANAS del 23/09/2019 è stata approvata la rimodulazione del Quadro economico dell'intervento, nonché autorizzata la spendibilità.

La gara per l'appalto dei lavori, il cui bando è stato pubblicato il 20/11/2019, si è conclusa nei primi mesi del 2020 con aggiudicazione avvenuta il 30/03/2021, a favore della Società De Sanctis Costruzioni SpA, con un ribasso percentuale offerto del 13,752%. I lavori sono stati consegnati in data 22/07/2021 e sono attualmente in corso di realizzazione.

L'intervento noto come “**Nodo di Casalecchio di Reno**”, lungo la SS64 Porrettana, in provincia di Bologna, su cui la Regione ha svolto un ruolo di coordinamento e costante presidio nei confronti di ANAS e Autostrade per l'Italia, soggetto finanziatore dell'opera, consiste in una variante alla Statale che consentirà di prolungare il nuovo tratto realizzato fra Sasso Marconi e Borgonuovo in complanare alla A1 (in occasione dei lavori del lotto 1 della Variante di Valico) fino a interconnetterlo alla Tangenziale di Bologna attraversando in nuova sede il centro di Casalecchio di Reno, all'interno del quale è prevista anche una galleria artificiale.

Per un problema di mancanza dell'intera copertura finanziaria il progetto è stato suddiviso in due stralci. Il primo, **lo stralcio Nord**, collegherà la Tangenziale di Bologna a Casalecchio e troverà la funzionalità mediante ricaduta sulla rete stradale esistente in corrispondenza dello svincolo del Faianello. A seguito di problemi di natura procedurale che non hanno consentito di perfezionare l'approvazione del 2016 da parte del CIPE del progetto definitivo dello stralcio Nord, lo stesso è stato successivamente approvato dal Comitato con Delibera n. 4 del 28/2/2018.

Effettuata la verifica di ottemperanza alle prescrizioni CIPE, svolta dalla Regione Emilia-Romagna e dal Ministero dei Beni Culturali e Ambientali, è stato approvato il progetto esecutivo con dispositivo del 22/12/2020, in attuazione della delibera del CdA ANAS n. 88 del 21/12/2020.

In data 30/12/2020 è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento dei lavori, con scadenza per la presentazione delle offerte in data 18/01/2021.



Nel corso del 2018 è stata avviata una collaborazione fra ANAS e RFI per rendere compatibile il progetto stradale con il progetto ferroviario, da poco reinserito nella programmazione RFI. Quest'ultimo prevede l'eliminazione del PL di Casalecchio mediante l'interramento di una porzione della linea ferroviaria e lo spostamento della fermata, che si cercherà di contenere il più possibile. In fase transitoria sarà assicurata la continuità del servizio ferroviario, in quanto la linea potrà essere provvisoriamente deviata sulla soletta della galleria stradale, prevista nel progetto dello stralcio stradale nord e adeguatamente dimensionata.

I lavori sono stati consegnati all'impresa in data 22/09/2021, prevedendo un tempo di giorni 1095. È prevista la conclusione entro l'estate 2025.

Per quanto riguarda lo **Stralcio Stradale Sud**, come evidenziato nella tabella precedente, è stato previsto nell'aggiornamento del Contratto di programma ANAS 2016-2020 con un costo di 54,4 M€ con appaltabilità nel 2021. Il progetto definitivo era in corso di aggiornamento nella primavera del 2021 ma per accelerare la realizzazione a luglio la Regione ha proposto la nomina di un commissario straordinario mediante decreto del Presidente della Giunta n.111 del 12/07/2021. In data 03/08/2022 il commissario straordinario ing. Eutimio Mucilli (nominato con DPCM 05/08/2021) ha indetto la conferenza di servizi ai fini dell'approvazione del progetto definitivo; l'assenso regionale per l'Intesa è stato deliberato il 27/12/22 con DGR n.2346 e il 17/02/2023 con Determinazione motivata del commissario si è conclusa la Conferenza di Servizi decisoria in forma semplificata e asincrona che ha perfezionato l'intesa tra Stato e Regione approvando la localizzazione dell'intervento ad ogni fine urbanistico ed edilizio, ed ha disposto l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree da espropriare. Nel frattempo, Anas ha svolto la progettazione esecutiva e l'importo del progetto è salito a 76,3 mln ed il delta di 6,3 mln è stato coperto con delibera CIPESS 43 del 28/12/2022.

Fra gli interventi che facevano parte anche del vecchio Piano quinquennale 2007-2011, si evidenzia la "**Variante alla SS16 tra Bellaria e Misano**": inizialmente nel Piano quinquennale ANAS tale variante era prevista in un'unica tratta. ANAS ha successivamente deciso di provvedere all'aggiornamento del progetto di tutta l'opera, prevedendo l'intera tratta a 2 corsie/senso di marcia e la suddivisione in 4 stralci. Con l'approvazione del contratto di programma ANAS 2016-2020 è stato previsto uno stralcio dell'opera (non necessariamente il primo in sequenza geografica), senza copertura finanziaria, e pertanto ANAS ha riattivato le attività volte all'adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni VIA. a La stima iniziale del costo dell'investimento era pari a 180 mln.

Il progetto definitivo, redatto da SPEA nel 2010, era stato sottoposto a VIA. In data 26/03/2013 il Ministero dell'Ambiente ha emesso il decreto di compatibilità ambientale con prescrizioni. Nel 2018 ANAS ha chiesto al Ministero dell'Ambiente la proroga di validità del decreto VIA, ottenuta dallo stesso Ministero in data 11/01/2021, con validità fino a marzo 2023. Sono state affidate a SPEA le attività di aggiornamento del PD ed è stato definito il piano di indagini geognostiche necessarie per l'aggiornamento del Progetto, per il successivo invio al CSLLPP e avvio della Conferenza dei Servizi per la localizzazione urbanistica.

Nel 2021 e nei primi mesi del 2022 si sono svolti incontri tecnici tra ANAS, Comune di Rimini e Regione per la condivisione puntuale del Progetto Definitivo in vista dell'avvio della Conferenza dei Servizi che deve essere attivata dal Ministero delle Infrastrutture su istanza di ANAS.

In particolare, il Comune di Rimini ha proposto delle ottimizzazioni al progetto che salvaguardino le peculiarità del territorio anche in funzione di una riduzione dell'impatto sulle aree agricole e compatibilmente al rispetto della coerenza con le risultanze del procedimento di VIA.

In fase di affinamento progettuale si è deciso, di concerto con i territori, di sottoporre ad approvazione un 1° stralcio della Variante SS16 "Adriatica" (comprensivo del 1° e del 2° lotto) e ANAS ha previsto di svolgere nell'estate del 2022 le procedure di cui all'art.11 del D.P.R. 327/2001 (Espropriazioni per pubblica utilità) come passaggio propedeutico all'indizione della Conferenza dei Servizi, ai fini della

localizzazione urbanistica, che potrà essere attivata al termine del periodo di osservazioni (60 giorni). Con riferimento al procedimento di proroga del provvedimento di compatibilità ambientale (VIA) della Variante alla SS16, è stata presentata istanza da parte di ANAS nel febbraio 2023 al Ministero dell'Ambiente che si è pronunciato favorevolmente nel corso dell'anno.

Nel frattempo la Regione, a seguito della richiesta da parte degli Enti locali di completare alcuni tratti di viabilità dismessi **a seguito dei lavori autostradali di potenziamento della A14 -fra Rimini nord e Pedaso**, si è fatta promotrice di svariati incontri alla presenza della Struttura di vigilanza delle concessioni autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di ASPI, di ANAS e dei rappresentanti degli Enti locali, finalizzati all'attuazione da parte di ASPI del progetto di completamento e riqualificazione di tali tratti dismessi di A14 nel territorio della Provincia di Rimini.

Con la formalizzazione degli accordi su evidenziati, mediante un'apposita convenzione, si ottimizza la sinergia, instaurata sin dalla fase progettuale, fra le opere di potenziamento della A14 e la variante alla SS16, dando allo stesso tempo risposta a una situazione di elevatissima criticità per il territorio determinata dal consistente traffico di attraversamento dei centri urbani, che oggi grava sulla Statale Adriatica. In particolare, è prevista la realizzazione di:

- Percorso ciclopedonale zona Covignano;
- Attraversamento ciclopedonale della SS.16 – Via Covignano;
- Attraversamento ciclopedonale della SS.16 – Via Pomposa;
- Attraversamento ciclopedonale della SS.16 – Via Coriano;
- Rotatoria intersezione SS16 – SS72/Via Udine;
- Rotatoria Intersezione SS16 – SP 41 “Montescudo”/Coriano;
- Viabilità di collegamento Via Venezia – Via Udine;
- Viabilità di collegamento Via Berlinguer – Via Tavoletto;
- Percorso ciclopedonale zona Scacciano;
- Completamento viabilità di servizio via dell'Autodromo.

In data 10/03/2016 è stata avviata la procedura di verifica di conformità urbanistica sul progetto definitivo, predisposto da ASPI, che si è conclusa con l'Intesa Stato – Regione. ASPI ha quindi predisposto ed inviato agli Enti interessati il progetto esecutivo a dicembre 2017, aggiornandolo con le osservazioni ricevute.

La Convenzione che disciplina l'esecuzione degli interventi è stata sottoscritta a novembre 2018 da tutti gli enti territoriali interessati e da Anas.

La gara d'appalto condotta da ASPI per la realizzazione delle opere, il cui costo complessivo ammonta a 24,8 M€ + IVA, si è svolta nel 2020 e si è conclusa agli inizi di gennaio 2021 con aggiudicazione all'impresa CBR. I lavori sono iniziati nel 2021, sono tutt'ora in corso e la durata prevista è di due anni; pertanto, la fine è prevista per il 2024.

Il 2 agosto 2016, è stata stipulata una convenzione tra la Regione Emilia-Romagna, l'ANAS S.p.A. e i Comuni di Argenta e di Castel Bolognese, al fine di disciplinare la compartecipazione alle spese di progettazione per alcuni interventi previsti nel contratto di programma ANAS 2016-2020. Trattasi della **Variante di Argenta – 1° Lotto**, la **Variante di Castel Bolognese** e la **Tangenziale Est di Forlì – 3° Lotto**.

L'impegno della Regione alla spesa per le attività di progettazione definitiva, per le tre opere, ammonta ad un totale di euro 670.000,00 a fronte di un valore complessivo di euro 950.000,00.

In dettaglio:

- Variante di Argenta – 1° lotto: € 620.000,00
- Variante di Castel Bolognese: € 250.000,00
- Tangenziale Est di Forlì: € 80.000,00 (per l'adeguamento del progetto definitivo già disponibile).

Come previsto dalla convenzione, a giugno 2018, sono stati consegnati alla Regione i progetti definitivi delle suddette opere.

In particolare, per la **Variante di Argenta**, il 18/10/2019 è stata presentata da ANAS al MATTM istanza di Valutazione Preliminare (art.6, comma 9 del D.Lgs. n. 152/2006) per le modifiche e le ottimizzazioni progettuali derivanti da adeguamenti normativi, recepimento prescrizioni, affinamenti tecnici ed esigenze funzionali. La suddetta valutazione preliminare si è conclusa con nota dell'autorità competente del 02/12/2019 che, rilevando che il progetto definitivo prevede la realizzazione ex novo dello svincolo a livelli sfalsati in località San Biagio, rinvia a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.19, del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., le parti di progetto variate. Pertanto, in data 16/07/2020 è stata avviata la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, per le sole parti variate (Svincolo di San Biagio), che si è conclusa nel corso del 2021 con esclusione del progetto dalla procedura VIA. È stata, inoltre, avviata la procedura per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'art.11 del DPR 327/01 con pubblicazione sul BUR in data 19/08/2020.

La Conferenza dei servizi si è conclusa il 29 agosto 2022 e successivamente è stato approvato il provvedimento finale di intesa Stato-Regione. Il progetto definitivo è quindi in corso di adeguamento per l'approvazione da parte di ANAS finalizzata all'avvio delle procedure di gara per appalto integrato, la cui pubblicazione è prevista per luglio 2023. La progettazione esecutiva verrà attivata tramite progettista aggiudicatario di accordo quadro di progettazione, già individuato da ANAS.

L'importo dell'investimento, risultante dal progetto definitivo, è di complessivi € 251.428.586,49; il finanziamento ad oggi disponibile è pari a € 172,6 Mln con copertura Delibera CIPESS 43 del 28/12/2022.

Riguardo alla **Variante di Castel Bolognese**, il CSLPP ha formulato un parere con prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni a seguito delle quali il progetto è stato aggiornato in ottemperanza alle stesse e validato. Si è concluso il procedimento, avviatosi il 03/10/2019, di localizzazione urbanistica con apposizione vincolo preordinato all'esproprio, con Intesa Stato-Regione del 01/07/2020 ed è stato pubblicato sul BUR n.292 del 19.08.2020 l'avviso pubblico per l'approvazione del progetto definitivo e dichiarazione della Pubblica Utilità ai sensi dell'art.16 DPR 327/01. Il Progetto esecutivo, redatto da progettisti esterni incaricati, è stato sottoposto a Verifica preventiva della progettazione ai sensi dell'art.26 del D.Lgs. 50/2016, conclusasi in data 18/12/2021. A dicembre 2022 è stato approvato il progetto definitivo aggiornato. La sentenza del settembre 2022 del Consiglio di Stato ha rigettato un ricorso presentato da proprietari terrieri. Attualmente è in corso l'aggiudicazione dei lavori banditi con gara d'appalto del 28/12/2022.

L'importo dell'investimento è di complessivi 79,17 Mln che trovano copertura nella Delibera CIPESS 43 del 28/12/2022.

Relativamente alla **tangenziale Est di Forlì – 3° lotto**, i lavori della Conferenza dei Servizi, avviata presso il Provveditorato OOPP Emilia-Romagna il 07/10/2019, si sono conclusi a febbraio 2020. A conclusione della C.d.S. localizzativa dell'intervento, il 10/02/2020, con D.G.R. n.358 del 20/04/20 ai sensi del DPR 383/1994, è stato espresso dalla Regione Emilia-Romagna l'assenso all'intesa per la realizzazione dell'opera.

Il Progetto definitivo redatto da ANAS è stato approvato in linea tecnica con dispositivo del 20/10/2020. Con successivo dispositivo del 18/11/2020, all'intervenuta efficacia dell'aggiornamento

del Contratto di Programma tra MIT e ANAS che ne ha sancito la copertura finanziaria, il progetto è stato approvato anche in linea economica.

Il progetto esecutivo, redatto dai progettisti aggiudicatari di accordo quadro di progettazione, è stato sottoposto ad istruttoria presso il Coordinamento Progettazione di Anas e a verifica preventiva della progettazione ai sensi dell'art.26 del D.Lgs. 50/2016. Il 27/01/2021 Anas ha chiesto ai progettisti di verificare una soluzione alternativa per la galleria "dell'Appennino", accogliendo le richieste del territorio. Il progetto esecutivo è stato pertanto aggiornato e si è conclusa positivamente la verifica ai sensi dell'art.26 del D.Lgs. 50/2016. A maggio 2021 sono state effettuate le immissioni in possesso delle aree oggetto di esproprio per le attività di Bonifica da Ordigni Bellici. Ad agosto 2022 è stato pubblicato il bando di gara. A dicembre 2022 è stata disposta l'aggiudicazione dell'appalto in oggetto in favore di un raggruppamento di imprese. Sono state svolte le attività propedeutiche quali Bonifica Ordigni Bellici, Monitoraggio ambientale Ante Operam, indagini archeologiche ed in corso la risoluzione delle interferenze. Il 28/06/2023 sono stati consegnati i lavori principali.

**L'adeguamento della SS67 da Classe al Porto di Ravenna** prevede l'ampliamento della sezione stradale (oggi a due corsie per senso di marcia) per conformarla al tipo B del DM 5/11/2001. Rientra tra gli interventi di miglioramento del sistema tangenziale di Ravenna, su cui confluiscono numerose autostrade e strade principali che collegano il porto con importanti nodi interni ed esterni alla Regione: A14, SS16, SS67, SS3bis, SS309dir, SS309. Sono state concluse le attività di rilievo e le indagini geognostiche e completato il progetto di fattibilità tecnica ed economica ed è attualmente in corso di ultimazione il progetto definitivo. A seguito dell'istanza di valutazione preliminare ambientale, il Ministero in data 20/07/2020 ha richiesto ad ANAS di sottoporre il progetto a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. 152/2006 ss.mm.ii. Sul progetto, si è concluso lo screening ambientale di competenza del Ministero della Transizione Ecologica. A seguito della chiusura della CdS presso il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche che ha decretato l'intesa Stato-Regione per l'accertamento della conformità urbanistico-edilizia, per l'acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica e per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, è stato approvato il progetto definitivo del I Stralcio con Dispositivo ANAS del 06/07/2022 con contestuale dichiarazione di pubblica utilità dell'opera. Ad oggi è stato approvato il progetto esecutivo del I Stralcio di interventi. I lavori verranno realizzati mediante Ditta aggiudicataria di Accordo Quadro già individuata. Sono state acquisite le aree e le procedure espropriative termineranno entro il 31/12/2023. Sono in corso di completamento le attività propedeutiche ai lavori (monitoraggio ambientale Ante Operam, Bonifica Ordigni Bellici e risoluzione interferenze), L'importo finanziato con il FSC consente di avviare i lavori per il primo stralcio ovvero l'adeguamento dei tratti in rilevato, delle opere d'arte minori e la razionalizzazione degli accessi. Il progetto sviluppato ha un importo di 43Mln €, di cui 20 Mln € finanziati nell'ambito del Programma Operativo Infrastrutture approvato dal CIPE a dicembre 2016 e 23 Mln trovano copertura nella Delibera CIPESS 43 del 28/12/2022.

Il tratto oggetto di intervento ha inizio al km 218+550, in corrispondenza dello svincolo di innesto con la S.S.16 e termina in corrispondenza dello svincolo di Marina di Ravenna al km 223+700, per uno sviluppo complessivo di circa 5,15 km. La sezione tipo stradale prevede una piattaforma di larghezza pari a 22,00 m, organizzata in due carreggiate separate costituita ciascuna da due corsie di marcia aventi larghezza pari a 3,75 m, le banchine interne di 0,50 m e le banchine esterne di 1,75 m con spartitraffico centrale di larghezza pari a 2,50 m.

Il secondo stralcio, di adeguamento del ponte su Fiumi Uniti, attualmente stimato in 25 milioni, risulta essere finanziato sul Piano Viadotti e Gallerie per 17,5 M€. L'avvio dei lavori è previsto per la primavera del 2023, coordinandone la cantierizzazione con quelli del 1° stralcio e della tangenziale di Ravenna. Previsto entro luglio 2023 l'avvio delle procedure espropriative ai sensi dell'art. 16 D.P.R. 327/2001 e la conclusione del progetto esecutivo.

Infine, il tratto in corrispondenza del Porto di Ravenna sarà adeguato nell'ambito dell'intervento di potenziamento dell'Hub Portuale di Ravenna a carico dell'Autorità portuale. L'opera è stata proposta nell'ambito degli interventi da ricomprendere nel nuovo Contratto di Programma ANAS 21-25, avente un costo di 70 M€ con finanziamenti già in essere pari a 25 M€ (10 milioni SAPIR S.p.A. e 15 mil Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale di Ravenna). Ad oggi è stato predisposto il progetto di fattibilità tecnico economica.

Per la **variante alla SS9 all'abitato di Santa Giustina in comune di Rimini** il Comune di Rimini ha redatto il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento e lo ha trasmesso ad ANAS tra febbraio e luglio 2018 prevedendo il collegamento alla statale, sia a monte che a valle di Santa Giustina, tramite strade provinciali e comunali già esistenti. Il PFTE è stato sottoposto a procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA, integrata con la procedura di Valutazione d'Incidenza, presso il Ministero dell'Ambiente, conclusasi il 19/12/2019 con decreto di esclusione, con prescrizioni, dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

È stato redatto il Progetto definitivo, affidato a un progettista aggiudicatario di accordo quadro di progettazione. Sono stati effettuati dei rilievi e delle indagini geologiche e geotecniche integrativi, a seguito dei quali il progetto definitivo è stato completato. Nei primi mesi del 2022 si è svolta, e conclusa, la Conferenza dei servizi per la localizzazione urbanistica e l'apposizione dei vincoli di esproprio. A dicembre 2022 è stato approvato il progetto definitivo e bandita la gara di appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori.

Previste a partire dal mese di luglio 2023, le attività espropriative e, a conclusione della procedura di immissione in possesso delle aree, si procederà con le attività propedeutiche ai lavori principali quali la bonifica da ordigni bellici, il monitoraggio ambientale Ante Operam e la risoluzione delle interferenze. Si prevede di avviare tali attività entro il mese di novembre 2023.

Per quanto riguarda l'**ammodernamento della SS45 nel tratto Cernusca-Rivergaro**, il 24/10/2017 è stato avviato, con avviso pubblico, il procedimento ex art. 11 DPR 327/11 (espropri) e attualmente sono in corso alcuni approfondimenti sul progetto definitivo al fine di garantire la compatibilità dell'intervento con il contesto geomorfologico. In data 21/05/2020, a seguito di approfondimenti progettuali richiesti dalla Soprintendenza, è stato inviato il progetto definitivo revisionato alla Stessa Soprintendenza competente. Il Progetto Definitivo è stato completato e inviato al CSLLPP il 03/07/2020 per il parere di competenza ai sensi dell'art.215 D.Lgs. 50/2016. È stata effettuata in data 21/09/2020 una presentazione del progetto alla Commissione nominata dal CSLLPP.

Nell'adunanza del 21/09/2021 il CSLLPP ha emesso il voto n. 66/20, demandando all'organismo di verifica il rispetto delle prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni in esso contenute.

Il 21/10/2021 è stata avviata da parte del MITE l'istanza per il rilascio del provvedimento Valutazione di Impatto Ambientale, nell'ambito del provvedimento unico in materia ambientale (PUA) di competenza statale, ai sensi dell'art.27 del D.Lgs.152/2006. Successivamente si sono svolti, pertanto, gli approfondimenti a seguito delle osservazioni nel corso del PUA.

Al completamento del PUA e della Conferenza dei Servizi, verrà avviata la fase di gara su progetto definitivo per appalto integrato. Il progetto esecutivo verrà redatto dal medesimo studio di progettazione che ha progettato il definitivo in quanto aggiudicatario dell'Accordo Quadro.

Il costo dell'intervento lungo la SS45, pari a 191,36M€ è coperto per 15 M€ a valere sul fondo FSC e per 45 M€ dal finanziamento del contratto di programma ANAS. Per tale finanziamento non vige l'obbligo di aggiudicazione (obbligazione giuridicamente vincolante) al 31/12/2022, in quanto opera commissariata.

Infatti, occorre evidenziare che con DPCM del 05/08/2021 è stato nominato un commissario straordinario per gli interventi infrastrutturali sulla strada statale 45 "della Val Trebbia", ed in

particolare per l'ammodernamento della tratta tra Rivergaro e Cernusca e per la ricostruzione del ponte Lenzino sul fiume Trebbia a seguito del crollo di quello preesistente. Ciò determina la possibilità di beneficiare di procedure accelerate di approvazione, fatte salve le procedure di valutazione di impatto ambientale che si devono svolgere secondo le norme vigenti.

Gli ulteriori due interventi che sono stati inseriti nell'aggiornamento 2020 del Contratto di Programma, grazie anche alle richieste della Regione, sono:

- l'intervento di **riqualificazione e messa in sicurezza previsto sulla SS72 Rimini - San Marino**, per una lunghezza complessiva di 10 km, che consiste in una serie di interventi quali la realizzazione di rotatorie in corrispondenza delle intersezioni semaforiche, la riduzione degli innesti provenienti dalle viabilità secondarie laterali, l'eliminazione di numerosi accessi privati attualmente presenti lungo l'arteria stradale, la realizzazione di attraversamenti pedonali protetti e l'estensione delle piste ciclabili.
- Sono state effettuate alcune attività relative alla progettazione preliminare e approfondimenti congiunti con gli Enti interessati nell'ambito di un tavolo tecnico istituito presso la Segreteria di Stato della Repubblica di San Marino. Il Progetto di fattibilità tecnico economica è stato approvato ad agosto 2019. Il costo previsto per l'opera è aumentato a 25 milioni di Euro. In fase di approfondimenti progettuali successivi, nel corso del 2021, ANAS aveva inizialmente proposto un intervento di maggiore calibro, che prevedeva la risoluzione delle intersezioni con le viabilità secondarie mediante svincoli a livelli sfalsati, con un impatto rilevante sul territorio soprattutto in termini di consumo di suolo; inoltre, tale soluzione avrebbe comportato un ulteriore consistente aumento del costo dell'opera. Dal confronto con il territorio è tuttavia emersa la contrarietà su tale proposta progettuale e, pertanto, ANAS si è impegnata a proseguire la progettazione confermando l'introduzione di rotatorie in corrispondenza delle principali intersezioni.
- A seguito della redazione del progetto definitivo sono state avanzate alcune richieste dal comune di Rimini in merito agli interventi previsti sulla SS72, a seguito delle quali ANAS sta svolgendo gli opportuni approfondimenti al fine di sottoporre il progetto al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica nell'ambito della Valutazione Preliminare Ambientale.
- Attualmente è in fase di perfezionamento il progetto definitivo da sottoporre alla Conferenza di Servizi per l'acquisizione di tutte le autorizzazioni di legge. Il progetto riproporrà gli interventi condivisi nelle prefate riunioni, opportunamente approfonditi, al netto di lievi ottimizzazioni locali eventualmente rimandabili alla fase di progetto esecutivo.
- la **Variante di Mirandola della SS12 dal km 217+000 al km 220+175 – Lotto II Stralcio I** che si estende per circa 1,5 km in direzione nord-sud, con inizio in corrispondenza della rotatoria esistente terminando all'innesto con la viabilità comunale Via Bosco Monastico con la realizzazione di una nuova rotatoria. Il progetto definitivo è stato completato a dicembre 2018 e inviato al Provveditorato OOPP che ha provveduto ad approvarlo con decreto del 10/04/2020. Con Dispositivo del 13/11/2020 è stato approvato in linea tecnica ed economica il progetto definitivo anche ai fini della pubblica utilità dell'opera. È stata completata anche la progettazione esecutiva e la verifica preventiva della progettazione ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. 50/2016. Sono state pertanto avviate le procedure di gara e l'appalto è stato aggiudicato alla ditta 2P ASFALTI srl in data 15/03/2023 Il costo previsto è di 10 milioni di euro, finanziato interamente a valere sul Fondo Infrastrutture 2017 (Contratto di Programma ANAS).



Relativamente alle ulteriori opere di competenza statale contenute nelle vecchie programmazioni, si cita il **Prolungamento della complanare di Bologna - tratto Nord**, che è passato nella competenza della Società Autostrade per l'Italia.

Per quel che concerne la riqualificazione della **tangenziale di Ravenna**, nell'ambito degli investimenti per manutenzione straordinaria previsti nel Contratto di Programma 2016-2020, approvato dal CIPE con Delibera n. 36 del 2019, ANAS ha reperito un finanziamento di complessivi 81,35 milioni di euro, per un adeguamento della sezione stradale al fine di portarla alle caratteristiche geometriche di una strada di tipo B (extraurbana principale), a beneficio della sicurezza. Il progetto è denominato "Miglioramento del collegamento tra la S.S. 16 e la S.S. 309 dir - Interventi di adeguamento della Tangenziale di Ravenna" e prevede l'allargamento dei tratti in rilevato, delle opere d'arte, la sistemazione degli svincoli, la razionalizzazione degli accessi e la messa in sicurezza della sezione stradale del tratto della S.S. n. 16 "Adriatica" compreso tra il km 148+800 fino all'innesto della S.S. 3 bis al km 154+600, per una estensione pari a circa 6 km, all'interno del territorio del Comune di Ravenna. Su una prima parte del progetto di importo pari a 48 milioni di euro da attuarsi per stralci funzionali, si è concluso lo screening ambientale di competenza del Ministero della Transizione Ecologica, si è conclusa la Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto definitivo, la relativa localizzazione urbanistica e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio. È stato redatto e validato il progetto esecutivo del 1° stralcio, di importo pari a € 18,7 M€. La consegna dei lavori del 1° stralcio è avvenuta ad Impresa aggiudicataria di Accordo Quadro a novembre 2022 e attualmente i lavori sono in corso di realizzazione. Con il finanziamento disponibile complessivo di 81,35 milioni di euro verrà inoltre realizzato sulla S.S. 309 dir un primo stralcio di interventi, quali l'eliminazione dell'incrocio semaforizzato posto al km 3+650 della S.S.309 dir e la razionalizzazione di parte degli accessi esistenti. Anche il tratto della tangenziale ricompreso tra la SS67, la Sp 118 e la SS667 è stato oggetto di una convenzione nel 2020 per la realizzazione da parte della Provincia del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica tra ANAS, Regione, Comune e Provincia di Ravenna. Il PFTE è stato concluso a luglio 2021.

Riguardo alla **manutenzione straordinaria programmata**, ANAS ha avviato ed ultimato nel 2022 una serie interventi che hanno interessato le opere d'arte (ponti e viadotti), il piano viabile, gli impianti tecnologici delle gallerie, le barriere di sicurezza e la segnaletica (orizzontale e verticale).

Nella tabella seguente si elencano gli interventi di **manutenzione straordinaria** suddivisi per direttrici:

**Tabella 59**

**Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza in corso di realizzazione o conclusi nel 2022**

Direttrici	Interventi di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici Gallerie, Barriere e Segnaletica)
	Titolo
SS9 "Via Emilia"	SS9 VIA EMILIA - LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE LUNGO GLI INTERI TRONCHI STRADALI DI COMPETENZA DEL CENTRO C <b>ULTIMATI</b>
	S.S. 9 "VIA EMILIA" – S.S. 9 VAR E S.S. 9 VAR/A – LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN TRATTI SALTUARI <b>ULTIMATI</b>
	S.S. 9 "VIA EMILIA" LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLA SEGNALETICA VERTICALE DAL KM 185+000 AL KM 255+568 DELLA S.S. 9 "VIA EMILIA" <b>ULTIMATI</b>

Direttrici	Interventi di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici Gallerie, Barriere e Segnaletica)
	Titolo
	<p>LAVORI DI RIPRISTINO DELLE PAVIMENTAZIONI LUNGO LA SS. 9 TRA I KM 51+700 ED IL KM 144+500 (CENTRO DI MANUTENZIONE B)</p> <p style="text-align: right;"><b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b></p> <p>LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL PONTE DI SANT'AMBROGIO LUNGO LA S.S. 9 "VIA EMILIA"</p> <p style="text-align: right;"><b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b></p> <p>LAVORI DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLE PAVIMENTAZIONI DELLA SS9 DAL KM 7+200 AL KM 43+500</p> <p style="text-align: right;"><b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b></p>
Tangenziali	<p>SS727 E SS727 BIS SISTEMA TANGENZIALE DI FORLÌ – LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN TRATTI SALTUARI</p> <p style="text-align: right;"><b>ULTIMATI</b></p> <p>SS722 "TANGENZIALE DI REGGIO EMILIA" LAVORI DI ADEGUAMENTO DELLE BARRIERE DI SICUREZZA IN TRATTI SALTUARI DAL KM 0+000 AL KM 9+080</p> <p style="text-align: right;"><b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b></p> <p>SS722 - MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL CAVALCA-FERROVIA DELLA TANGENZIALE DI REGGIO EMILIA AL KM 8+900</p> <p style="text-align: right;"><b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b></p>
Valichi	<p>SS63 – LAVORO DI ADEGUAMENTO DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI ALLE NORMATIVE VIGENTI E CONSEGUIMENTO DEL RISPARMIO ENERGETICO DELLA GALLERIA CASINA.</p> <p style="text-align: right;"><b>ULTIMATI</b></p> <p>S.S. 62 "DELLA CISA" – INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA IN TRATTI SALTUARI IN CORRISPONDENZA DI FRANE E DISSESTI IDROGEOLOGICI TRA IL KM 56+550 E IL KM 95+770 – 1° STRALCIO</p> <p style="text-align: right;"><b>ULTIMATI</b></p> <p>SS67 "TOSCO ROMAGNOLA" - MANUTENZIONE DEL PONTE AD ARCO IN MURATURA SITO AL KM 171+805 IN COMUNE DI DOVADOLA (FC)</p> <p style="text-align: right;"><b>ULTIMATI</b></p> <p>SS12 "DELL'ABETONE E DEL BRENNERO" LAVORI DI M.S. FINALIZZATI AL MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA CON INTERVENTO PER L'ELIMINAZIONE DELLE VIZIOSITÀ DEL PIANO VIABILE DAL KM 130+100 AL KM 130+200 E DAL KM 139+100 AL KM 139+200 E INTERVENTO DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLA PAVIMENTAZIONE IN TRATTI LIMITROFI DELLA SS12 DAL KM 127+250 AL KM 130+100, DAL KM 130+250 AL KM 133+000 E DAL KM 139+200 AL KM 139+400</p> <p style="text-align: right;"><b>ULTIMATI</b></p> <p>SS63 - LAVORI URGENTI PER IL RIPRISTINO DEGLI IMPIANTI ESISTENTI NELLA GALLERIA SEMINARIO, GRAVEMENTE DANNEGGIATI DALL'INCENDIO DEL 24 FEBBRAIO 2022 PER L'AUTOCOMBUSTIONE DI UN AUTOBUS</p> <p style="text-align: right;"><b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b></p> <p>S.S. 62 "DELLA CISA" - INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA IN TRATTI SALTUARI IN CORRISPONDENZA DI FRANE E DISSESTI IDROGEOLOGICI TRA IL KM 56+550 E IL KM 95+770 - 3° STRALCIO</p> <p style="text-align: right;"><b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b></p> <p>SS64 LAVORI DI RISANAMENTO CONSERVATIVO DEL VIADOTTO "BERZANTINA" DAL KM 35+074 AL KM 35+738, DEL VIADOTTO "RENO" DAL KM 35+803 AL KM 37+735 E DEL PONTE AD ARCO DAL KM 55+473 AL KM 55+567</p> <p style="text-align: right;"><b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b></p>

Direttrici	Interventi di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici Gallerie, Barriere e Segnaletica)
	Titolo
	<p>SS12 "DELL'ABETONE E DEL BRENNERO" LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN TRATTI SALTUARI DAL KM 91+450 AL KM 225+374</p> <p style="text-align: right;"><b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b></p> <p>SS45 - LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL VIADOTTO TREBBIA IN LOCALITÀ MARSAGLIA AL KM 85+400</p> <p style="text-align: right;"><b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b></p> <p>SS 45 - LAVORI DI MANUTENZIONE PROGRAMMATA DELLE OPERE D'ARTE DAL KM 91+000 AL KM 93+000 DELLA SS45 "DI VAL TREBBIA"</p> <p style="text-align: right;"><b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b></p> <p>SS45 – LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL PONTE PROVVISORIO IN COMUNE DI CORTE BRUGNATELLA (PC) A SEGUITO DEL CROLLO DEL PONTE LENZINO AL KM 78+250</p> <p style="text-align: right;"><b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b></p> <p>SS45 - LAVORI STRAORDINARI SUL VIADOTTO BARBERINO, AL KM 92+200 DELLA SS45, IN COMUNE DI BOBBIO</p> <p style="text-align: right;"><b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b></p>
Corridoio Adriatico	<p>SS16 - LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO. RINFORZO DEL PIANO VIABILE, RIPRISTINO DI BANCHINE LATERALI, SISTEMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA, SEGNALETICA ORIZZONTALE SEGNALETICA VERTICALE, FORNITURA E/O POSA IN OPERA DI BARRIERE STRADALI (ACCORDO QUADRO 3 – TRATTO EMILIANO S.S. 309 E 16 – E55) – SOTTOPROGETTO C</p> <p style="text-align: right;"><b>ULTIMATI</b></p> <p>SS16 – LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLE PAVIMENTAZIONI CON INTERVENTI DI RISANAMENTO SUPERFICIALE E PROFONDO DEL PIANO VIABILE IN TRATTI SALTUARI DAL KM 81+000 AL KM 147+860</p> <p style="text-align: right;"><b>ULTIMATI</b></p> <p>SS16 - LAVORI DI RIPRISTINO DELLE PAVIMENTAZIONI LUNGO LA S.S. 16 IN TRATTI SALTUARI DAL KM 69+514 AL KM 147+860 DEL CM C</p> <p style="text-align: right;"><b>Ok IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b></p> <p>SS16/SS309DIR - LAVORI DI POTENZIAMENTO DELLA SS309DIR E DI MIGLIORAMENTO DEL COLLEGAMENTO CON SS16 E SS309 - INTERVENTI DI ADEGUAMENTO DELLA TANGENZIALE DI RAVENNA - STRALCIO 4 (LOTTO 1)</p> <p style="text-align: right;"><b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b></p> <p>SS309 – INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE MEDIANTE LA SOSTITUZIONE E L'ADEGUAMENTO DELLA SEGNALETICA VERTICALE E MARGINALE</p> <p style="text-align: right;"><b>Ok IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b></p> <p>SS309 - INTERVENTI DI RAZIONALIZZAZIONE ED ADEGUAMENTO DELLE INTERSEZIONI A RASO - I STRALCIO DAL KM 24+300 AL KM 52+800</p> <p style="text-align: right;"><b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b></p>

L'importo totale di tali interventi è di circa 66 M€.

Relativamente alle **strade di rientro**, il cui approfondimento è dettagliato nel successivo paragrafo, nel corso del 2022 sono stati avviati e ultimati degli interventi di **risanamento superficiale della pavimentazione e adeguamento della segnaletica** che hanno comportato un costo di circa 13,7 milioni di euro e che si riportano nella seguente tabella.

**Tabella 60**  
**Strade di Rientro (NSA)**  
**Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza avviati e/o conclusi nel 2022**

Strade di rientro	Interventi di Manutenzione straordinaria Piano Viabile
	Titolo
SS654	STRADA EX 654 – INTERVENTO DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLA PAVIMENTAZIONE DAL KM 34+000 AL KM 69+635 IN T.S.  <b>ULTIMATI</b>
SS523 SS308 SS357	SS523 “DEL COLLE DI CENTO CROCI” DAL KM 15+930 AL KM 46+834 IN T.S., SS308 “DI FONDO VALLE TARO” DAL KM 0+000 AL KM 24+817 IN T.S., SS357 “DI FORNOVO” DAL KM 0+000 AL KM 19+020 IN T.S. INTERVENTI DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLE PAVIMENTAZIONI.  <b>ULTIMATI</b>
SS10 SS461	SS10 “PADANA INFERIORE” DAL KM 192+862 AL KM 217+258 IN T.S. E SS461 “DEL PENICE” DAL KM 42+670 AL KM 57+120 IN T.S. – INTERVENTI DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLE PAVIMENTAZIONI.  <b>ULTIMATI</b>
SS665	SS665 - INTERVENTO DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLA PAVIMENTAZIONE DAL KM 36+600 AL KM 47+400 IN T.S.  <b>ULTIMATI</b>
SS113	NSA615 – SS113 – INTERVENTO DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLA PAVIMENTAZIONE DAL KM 0+000 AL KM 17+68 IN T.S.  <b>ULTIMATI</b>
SP13ter	NSA609 - S13TER - INTERVENTO DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLA PAVIMENTAZIONE DAL KM 0+000 AL KM 1+614 IN T.S.  <b>ULTIMATI</b>
SS413	SS413 ROMANA – INTERVENTO DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLA PAVIMENTAZIONE DAL KM 51+642 AL KM 64+642 IN T.S.  <b>ULTIMATI</b>
SS569	SS569 DI VIGNOLA – INTERVENTO DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLA PAVIMENTAZIONE DAL KM 24+124 AL KM 42+75 IN T.S.  <b>ULTIMATI</b>
SS568	SS568 DI CREVALCORE - INTERVENTO DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLA PAVIMENTAZIONE DAL KM 0 AL KM 11+325 E DAL 16+220 AL KM 22+185 IN T.S.  <b>ULTIMATI</b>
SP60	SP60 GRAN LINEA (ROSSONIA) - INTERVENTO DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLA PAVIMENTAZIONE DAL KM 9+580 AL KM 18+818 IN T.S.  <b>ULTIMATI</b>
SS495 SS496	SS495 DI CODIGORO-SS496 VIRGILIANA: INTERVENTI DI RIPRISTINO FUNZIONALE ED ADEGUAMENTO DELLA SEGNALETICA VERTICALE LUNGO LE SS495 E SS496, TRA IL KM 0+000 E IL KM 49+410 E TRA IL KM 62+130 E IL KM 66+280  <b>ULTIMATI</b>
SS258	LAVORI DI RIPRISTINO DELLE PAVIMENTAZIONI LUNGO LA SS258 TRA IL KM 38+820 AL KM 86+600 IN TRATTI SALTUARI.  <b>ULTIMATI</b>

Relativamente all'**itinerario E45-E55**, si riporta di seguito un approfondimento dei programmi di manutenzione straordinaria avviati sulla SS3bis Tiberina, che fa parte di tale itinerario.

La Provincia di Ravenna e la Provincia di Forlì-Cesena sono collegate in direzione nord-sud attraverso il corridoio infrastrutturale della SS3bis Tiberina, che nel tratto fra Ravenna e Cesena costituisce il tratto terminale del corridoio E55, e fra Cesena e Orte rappresenta il corridoio europeo E45.

La completa messa in sicurezza ed il recupero della manutenzione pregressa della SS3 bis rivestono per la Regione Emilia-Romagna carattere di urgenza e non rinviabilità, a causa delle condizioni dell'infrastruttura e dei traffici che la stessa deve sostenere, costituendo il principale collegamento della Romagna con il centro Italia. A seguito di accordi con lo Stato e con le Regioni interessate dal corridoio europeo E55/E45, negli anni scorsi ci si era orientati verso la realizzazione di un nuovo asse in variante alla Romea e verso la riqualificazione della Tiberina, con caratteristiche autostradali.

Il Governo, nel 2015, anche in considerazione di un mutato contesto economico-finanziario, ha poi esplicitato la volontà di attuare una rigorosa selezione delle infrastrutture strategiche programmate in precedenza, sulla base delle effettive priorità, ed ha chiesto alle Regioni di avanzare proposte in tal senso.

La Regione, quindi ha avanzato al Governo la proposta di una nuova infrastruttura di tipo extraurbano principale a carreggiate separate e due corsie per senso di marcia, fra Ravenna (dall'interconnessione fra la tangenziale di Ravenna e la SS 3bis) e la Ferrara mare e di tipo extraurbano secondario ad una corsia per senso di marcia, fino alla SP 60 Gran Linea con riqualificazione della stessa fino alla SS309.

Conseguentemente con DGR n.1617/2015 la Regione ha individuato, in priorità 1, la riqualificazione con risanamento profondo della pavimentazione lungo la SS3bis Tiberina (con priorità per il tratto Ravenna – Borello) e la riqualificazione e l'adeguamento normativo delle barriere di sicurezza, dei ponti, dei viadotti e delle gallerie lungo la SS3 bis Tiberina nel tratto Borello – confine regione Toscana.

ANAS S.p.A. inoltre, in accordo con i competenti Ministeri, ha avviato un consistente piano di investimenti volto al potenziamento ed alla riqualificazione delle arterie in termini di manutenzione straordinaria. L'esigenza di tali urgenti interventi di riqualificazione è stata confermata dalla chiusura al traffico del viadotto Puleto, in provincia di Arezzo, che ha inferto un duro colpo al sistema produttivo e turistico romagnolo, ed in particolare alla montagna cesenate e riminese, caratterizzata da una forte connotazione turistica e da un pendolarismo scolastico che si fondano sull'efficienza dei collegamenti stradali.

I lavori in corso sulla SS 3 bis "Tiberina", lungo l'itinerario transeuropeo E45-E55, rientrano in un più vasto programma di manutenzione straordinaria per la riqualificazione dell'itinerario Orte-Mestre, avviato da Anas a partire dal 2016 per un investimento di circa 1,6 miliardi di euro, di cui circa 500 milioni nella sola Emilia-Romagna.

Dall'avvio del programma di riqualificazione sono stati ultimati o sono in completamento interventi per un valore complessivo di circa 146 milioni di euro.

Più nel dettaglio, lungo la tratta afferente alla SS 3 bis "Tiberina", in provincia di Forlì Cesena, sono attualmente in corso i lavori di manutenzione del **viadotto Savio VI** (4,0 milioni di euro), del viadotto Teveriola II (5,7 milioni di euro), del viadotto Fornello II (4,9 milioni), dei viadotti Casetta e Savio V (7,0 milioni di euro) e del Viadotto Orfio (1,8 milioni di euro). In avanzamento i cantieri inerenti alle **gallerie** Verghereto, Spagnola e Lago di Quarto per un totale investimento pari a circa 43,36 milioni di euro.

Inoltre, interventi di **risanamento profondo** della sovrastruttura stradale e di rinforzo del piano viabile, con ripristino delle banchine laterali, sistemazione della raccolta delle acque di piattaforma, rifacimento della segnaletica orizzontale e verticale e sostituzione delle barriere di sicurezza, sono in attuazione lungo la predetta arteria.

Sono altresì in corso importanti interventi di sostituzione delle **barriere di sicurezza**, bordo laterale, in tratti saltuari, tra il km 216+000 ed il km 236+000 e spartitraffico centrale, questi ultimi del tipo innovativo NDBA.

Dei sistemi **Smart Road** sono stati attivati e sono in corso interventi per circa 7,0 milioni di euro.

Relativamente ai lavori per l'adeguamento delle **gallerie** di lunghezza superiore ai 500 metri, ai sensi del D.L. n. 264 del 05.10.2006 in materia di sicurezza per gallerie della rete stradale trans europea, sono stati ultimati quelli afferenti alla galleria Monte Coronaro, per circa 11,50 milioni di euro.

Interventi per la riqualificazione dei **cavalcavia** sono stati avviati per circa 2,70 milioni di euro.

Nella seguente tabella si riportano gli interventi in corso di realizzazione o conclusi nel 2022 lungo la SS3 bis Tiberina.

**Tabella 61**  
**SS3 bis Tiberina**  
**Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza in corso di realizzazione o conclusi nel 2022**

SS3 bis Tiberina	Titolo Intervento di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici, Barriere e Segnaletica)
	S.S. 3BIS "TIBERINA" - GALLERIA "MONTECORONARO" - INTERVENTI DI ADEGUAMENTO STATICO DI IMPERMEABILIZZAZIONE E DI MESSA A NORMA DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI (COMUNE DI VERGHERETO)  <i style="text-align: right;"><b>ULTIMATI</b></i>
	S.S. 3BIS "TIBERINA" - LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE DAL KM 226+190 AL KM 228+400 IN ENTRAMBE LE CARREGGiate  <i style="text-align: right;"><b>ULTIMATI</b></i>
	DAL KM 228+500 AL KM 250+565 S.S. 3BIS "TIBERINA" - LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLE PAVIMENTAZIONI TRA IL KM 250+565 ED IL KM 228+500 IN TRATTI SALTUARI  <i style="text-align: right;"><b>ULTIMATI</b></i>
	S.S. 3BIS "TIBERINA" - LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE DAL KM 240+420 AL KM 242+700 IN ENTRAMBE LE CARREGGiate  <i style="text-align: right;"><b>ULTIMATI</b></i>
	S.S. 3BIS "TIBERINA" - CENTRO DI MANUTENZIONE D – LAVORI DI RIPRISTINO SUPERFICIALE DELLE PAVIMENTAZIONI IN TRATTI SALTUARI LUNGO LA S.S. 3BIS DAL KM 209+000 AL KM 250.565 (CENTRO D – NUCLEO A)  <i style="text-align: right;"><b>ULTIMATI</b></i>
	S.S. 3BIS "TIBERINA" - LAVORI DI RIPRISTINO DEL VIADOTTO SUL FIUME SAVIO DAL KM172+040 AL KM 173+588 CARREGGIATA SUD  <i style="text-align: right;"><b>ULTIMATI</b></i>
	MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE MEDIANTE LA SOSTITUZIONE E L'ADEGUAMENTO DELLA SEGNALETICA VERTICALE E MARGINALE TRA IL KM 163+00 E IL KM 230+000 DELLA SS3BIS  <i style="text-align: right;"><b>RESCISSI</b></i>



<b>SS3 bis Tiberina</b>	<b>Titolo Intervento di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici, Barriere e Segnaletica)</b>
	LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO, RINFORZO DEL PIANO VIABILE, RIPRISTINO DI BANCHINE LATERALI, SISTEMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA, SEGNALETICA ORIZZONTALE, FORNITURA E/O POSA IN OPERA DI BARRIERE STRADALI (ACCORDO QUADRO 3 – TRATTO EMILIANO – E45) SOTTOPROGETTO A <b>ULTIMATI</b>
	LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLE PAVIMENTAZIONI TRA IL KM 228+400 E IL KM 249+300 IN ENTRAMBE LE DIREZIONI. SOTTOPROGETTO E – CARREGGIATA SUD DAL KM 237+600 AL KM 234+260 <b>ULTIMATI</b>
	LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEI VIADOTTI SULLA VIA CERIANA, SULLA FF.SS. RIMINI-BOLOGNA E CESENA SECANTE, DAL KM 223+526 AL KM 225+472 <b>ULTIMATI</b>
	LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO, RINFORZO DEL PIANO VIABILE, RIPRISTINO BANCHINE LATERALI, SISTEMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA, SEGNALETICA ORIZZONTALE, SEGNALETICA VERTICALE, FORNITURA E/O POSA IN OPERA DI BARRIERE STRADALI: SOTTOPROGETTO B – TRATTA 3N <b>ULTIMATI</b>
	LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL VIADOTTO SAVIO VII, AL KM 203+800 <b>ULTIMATI</b>
	LAVORI DI ADEGUAMENTO ALLA VIGENTE NORMATIVA DELLE BARRIERE DI SICUREZZA SPARTITRAFFICO TRA IL KM 216+000 E IL KM 236+000 E L'INSTALLAZIONE DI DISPOSITIVI AMOVIBILI PER CHIUSURA VARCHI ED ATTENUATORI D'URTO REDIRETTIVI IN CORRISPONDENZA DELLE USCITE DEGLI SVINCOLI <b>ULTIMATI</b>
	LAVORI DI ADEGUAMENTO FUNZIONALE DELLE GALLERIE TAVOLICCI, CROSETTA, SARSINA E VILLA ONOFRI MEDIANTE RIPRISTINO DELL'IMPERMEABILIZZAZIONE E DEL RIVESTIMENTO IN C.A. DELLE VOLTE E DEI PIEDRITTI E SUCCESSIVO ADEGUAMENTO DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI. <b>ULTIMATI</b>
	GALLERIA VALBIANO - RIPRISTINI STRUTTURALI CORTICALI E PROFONDI, ED INTERVENTI DI IMPERMEABILIZZAZIONI E ADEGUAMENTO DI IMPIANTI TECNOLOGICI <b>ULTIMATI</b>
	LAVORI DI ADEGUAMENTO DELLE BARRIERE DI SICUREZZA IN TRATTI SALTUARI DAL KM 216+000 AL KM 236+000 <b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b>
	S.S.3 BIS "TIBERINA" (ITINERARIO E45 - E55). LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO, RINFORZO DEL PIANO VIABILE, RIPRISTINO BANCHINE LATERALI, SISTEMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA, SEGNALETICA ORIZZONTALE, FORNITURA E/O POSA IN OPERA DI BARRIERE STRADALI DAL KM 162+698 AL KM 199+000 IN TRATTI SALTUARI DELLA SS3 BIS TIBERINA IN CARREGGIATA NORD <b>RESCISSI</b>
	S.S.3 BIS "TIBERINA" (ITINERARIO E45 - E55). LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO, RINFORZO DEL PIANO VIABILE, RIPRISTINO BANCHINE LATERALI, SISTEMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA, SEGNALETICA ORIZZONTALE, SEGNALETICA VERTICALE, FORNITURA E/O POSA IN OPERA DI BARRIERE STRADALI DAL KM 162+698 AL KM 199+000 IN TRATTI SALTUARI DELLA SS3 BIS TIBERINA IN CARREGGIATA SUD <b>RESCISSI</b>
	LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL VIADOTTO TEVERIOLA II, AL KM 164+300 <b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b>
	S.S. 3 BIS TIBERINA DAL KM 167+962 AL KM 168+088 - FORNELLO II CARREGGIATA SUD E NORD - LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA <b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b>

<b>SS3 bis Tiberina</b>	<b>Titolo Intervento di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici, Barriere e Segnaletica)</b>
	LAVORI DI RISANAMENTO CONSERVATIVO DEL VIADOTTO ORFIO DAL KM 180+411 AL KM 183+230 E DEL VIADOTTO PONTE GIORGI DAL KM 206+089 AL KM 207+913. <b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b>
	FORNITURA E INSTALLAZIONE DI SISTEMI TECNOLOGICI AVANZATI PER L'INFOMOBILITÀ E LA SICUREZZA (E45 LOTTO I) – SMART ROAD <b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b>
	FORNITURA E INSTALLAZIONE DI SISTEMI TECNOLOGICI AVANZATI PER L'INFOMOBILITÀ E LA SICUREZZA (E45 LOTTO I) – SMART ROAD <b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b>
	LAVORI DI ADEGUAMENTO ALLA VIGENTE NORMATIVA DELLE BARRIERE SPARTITRAFFICO DI SICUREZZA TRA IL KM 162,698 E IL KM 216,000 E L'INSTALLAZIONE DI DISPOSITIVI AMOVIBILI PER CHIUSURA VARCHI ED ATTENUATORI D'URTO REDIRETTIVI IN CORRISPONDENZA DELLE USCITE DEGLI SVINCOLI <b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b>
	GALLERIA NATURALE SPAGNOLA - RIPRISTINI STRUTTURALI CORTICALI E PROFONDI, ED INTERVENTI DI IMPERMEABILIZZAZIONI E ADEGUAMENTO DI IMPIANTI TECNOLOGICI. <b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b>
	LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL VIADOTTO SAVIO VI, AL KM 203+400 <b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b>
	GALLERIA NATURALE VERGHERETO - RIPRISTINI STRUTTURALI CORTICALI PROFONDI INTERVENTI DI IMPERMEABILIZZAZIONE E ADEGUAMENTO IMPIANTI TECNOLOGICI <b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b>
	LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEI VIADOTTI CASETTA E SAVIO V, DAL KM 202+370 AL KM 203+130 <b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b>
	LAVORI DI ADEGUAMENTO DELLE STRUTTURE E DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI, AI SENSI DEL D.L. N. 264 DEL 05.10.2006 IN MATERIA DI SICUREZZA PER GALLERIE DELLA RETE STRADALE TRANS EUROPEA, DELLA GALLERIA LAGO DI QUARTO AL KM 188 <b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b>
	S.S. 3 BIS "TIBERINA" - LAVORI DI RIPRISTINO STRUTTURALE E MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA PER LA VIABILITÀ DEI CAVALCAVIA DI SCAVALCO TRA IL KM 162+700 E IL KM 230+000 DELLA SS3BIS STRALCIO B <b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b>

**Il Raccordo autostradale Ferrara – Porto Garibaldi** è oggetto di alcuni interventi di manutenzione programmata, che riguardano il risanamento e il ripristino della pavimentazione e l'adeguamento delle barriere di sicurezza, con l'intento di elevare gli standard di comfort e di sicurezza stradale.

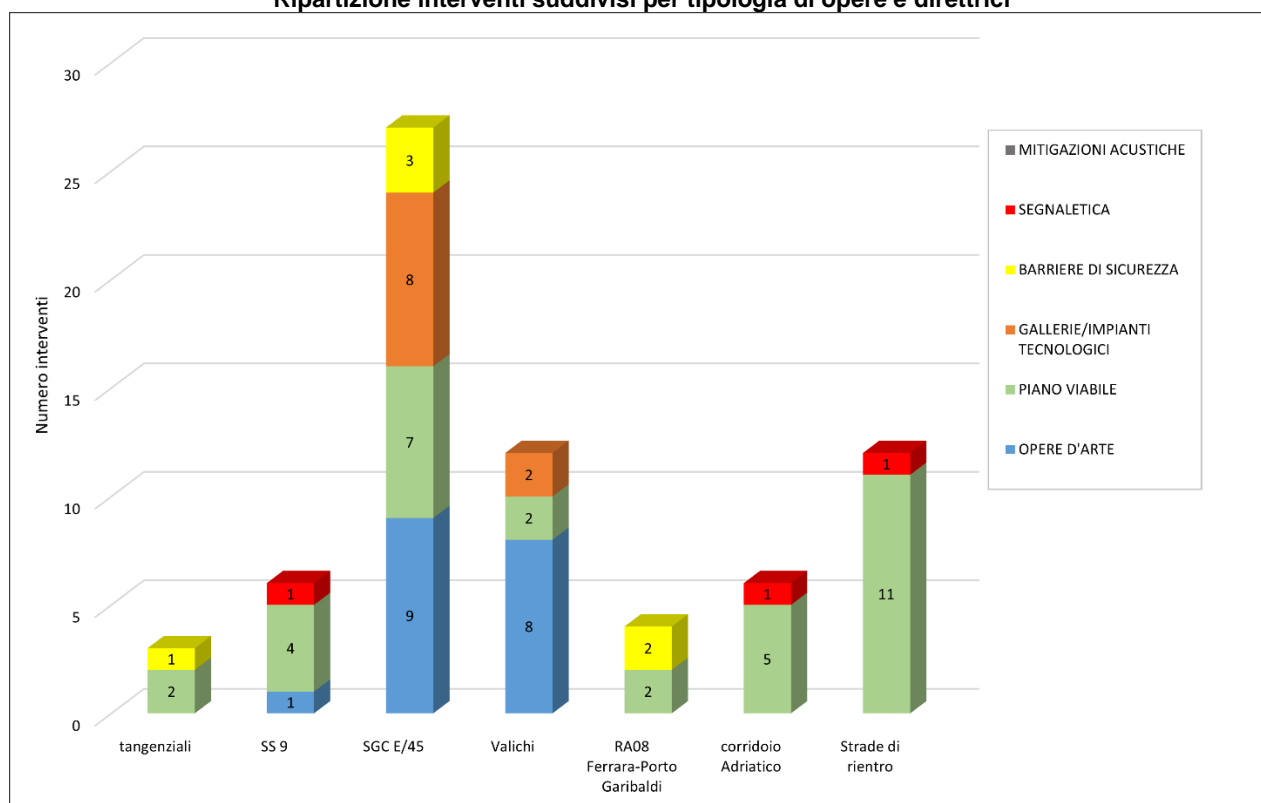
Nella tabella seguente si riportano gli interventi in corso di realizzazione o conclusi nel 2022 lungo tale raccordo.

**Tabella 62**  
**RA08 Raccordo Ferrara-Porto Garibaldi**  
**Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza in corso di realizzazione o conclusi nel 2022**

Raccordo Ferrara – Porto Garibaldi	Titolo Intervento di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile e Barriere)
	LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLE PAVIMENTAZIONI IN TRATTI SALTUARI <b>ULTIMATI</b>
	LAVORI DI ADEGUAMENTO DELLE BARRIERE DI SICUREZZA STRADALI IN TRATTI SALTUARI <b>ULTIMATI</b>
	LAVORI DI ADEGUAMENTO DELLE BARRIERE DI SICUREZZA STRADALI TRA IL KM 0+000 E IL KM 49+282 IN TRATTI SALTUARI <b>ULTIMATI</b>
	LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN TRATTI SALTUARI DAL KM 0+000 AL KM 49+282 <b>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</b>

L'importo totale di tali interventi è di circa 6,4 M€. Di seguito si riporta in sintesi la ripartizione di tutti gli **interventi di manutenzione** sopra elencati, **per direttrici e per tipologia di opere**.

**Figura 144**  
**Ripartizione interventi suddivisi per tipologia di opere e direttrici**



Fonte: elaborazione dati RER da fonte ANAS SpA.

## 7.4.2 Revisione della rete stradale di interesse nazionale

Lo Stato, attraverso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha avviato un confronto con tutte le Regioni volto ad una revisione della rete stradale di interesse nazionale. Il **piano “Rientro Strade”**, avviato dall’ANAS di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per la **riorganizzazione e ottimizzazione** della gestione della rete viaria, ha l’obiettivo di ritrasferire nelle competenze ANAS alcune strade provinciali, alcune delle quali oggetto del passato trasferimento dallo Stato alle Regioni o direttamente alle Province, come nel caso della Regione Emilia-Romagna.

Lo scopo principale di questo passaggio è quello di garantire **la continuità territoriale degli itinerari di valenza nazionale** che attraversano le varie regioni, evitando la frammentazione delle competenze nella gestione delle strade e dei trasporti.

L’iter di revisione della rete stradale di interesse nazionale ricadente nel territorio della Regione Emilia-Romagna è iniziato nel 2017. Sono stati effettuati numerosi incontri con le Province e la Città Metropolitana di Bologna allo scopo di effettuare una ricognizione e, accogliendo le relative posizioni, condividere una possibile proposta di revisione della rete.

Con **DGR 1733/2018** la Regione ha assentito alla revisione della rete così come condivisa con gli enti interessati.

Nel novembre 2018 è stata sancita l’intesa in Conferenza Unificata sul DPCM recante: *“Revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto”*.

Il 21 novembre 2019 è stato approvato il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, recante "Revisione della rete stradale di interesse nazionale relativo alle Regioni Emilia-Romagna, Liguria, Toscana e Veneto" con registrazione della Corte dei Conti avvenuta il 5/12/2019 e pubblicazione in Gazzetta Ufficiale n. 22 del 28/01/2020, data da cui ne decorre l’efficacia.

Per quanto riguarda l’Emilia-Romagna è sancita la classificazione a statale delle seguenti strade nei territori di Piacenza, Parma, Reggio E., Modena, Ferrara, Bologna, Forlì-Cesena e Rimini, riportate nella tabella successiva.

**Tabella 63**  
**Strade riclassificate**

S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
S.P. 3/1 (ora SS 253 bis)	Trasversale di Pianura - primo tronco	0,000	22,140	22,140	Innesto con la ex S.P. n. 568 - Svincolo con la S.P. n. 5 e S.P. n. 86
S.P. 3/2 (ora SS 253 bis)	Trasversale di Pianura - secondo tronco	0,000	20,921	20,921	Svincolo con la S.P. n. 5 e S.P. n. 86 - Innesto con la S.P. n. 253
10	Padana Inferiore	164,878	217,258	52,380	Da confine con la Regione Lombardia (PV) a confine con la Regione Lombardia (CR)
SP13ter	diramazione S. Croce	0,000	1,614	1,614	da SP413 a SP468
S.P. 60	Gran Linea (Rossonia)	9,580	18,818	9,238	Innesto con la ex S.S. n. 495 - Innesto con la S.S. n. 309
65	della Futa	61,695	71,150	9,455	Da confine con la Regione Toscana a Loiano

S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
65	della Futa	71,150	72,430	1,280	Variante al tratto di ex SS 65 nel centro abitato di Loiano (Via G. Marconi e Via G. Garibaldi)
65	della Futa	72,430	90,040	17,610	Da Loiano a Pianoro Vecchio
65	della Futa	90,040	90,700	0,660	Da ex S.S. n. 65 a innesto con la S.P. n. 85 ("Fondovalle Savena" di nuova costruzione)
71 (ora SP137)	Umbro Casentinese Romagnola	0,000	45,660	45,660	ponte sul fiume Savio località Bora Bassa presso Borello - Svincolo con la S.S. n. 3 Bis presso Bagno di Romagna (**)
S.P. 113		0,000	17,680	17,680	Innesto con la S.S. n. 9 (Tangenziale RE) - Innesto con la ex S.S. n. 468
S.P. 114		0,000	9,250	9,250	Innesto con la S.S. n. 9 presso Reggio Emilia - Innesto con la S.P. n. 25 presso Reggio Emilia
253	San Vitale	5,777	23,000	17,223	Fine centro abitato di Bologna - Medicina
253	San Vitale	24,550	27,000	2,450	Medicina - Innesto con la S.P. 3/2 "Trasversale di Pianura secondo tronco"
255	di S. Matteo Decima	57,070	64,663	7,593	Da innesto con la S.S. n. 468 a Mirabello a innesto con la S.S. n. 496 a bivio Cassana
258	Marecchia	38,820	86,600	47,780	Confine con la Regione Toscana - Innesto con la S.S. n. 16 a Rimini
308	Di Fondo Valle Taro	0,000	24,850	24,850	Innesto con la S.S. n. 62 presso Fornovo ad innesto con la ex S.S. n. 523 presso Groppo San Giovanni
324	del Passo delle Radici	0,000	4,000	4,000	Innesto con la ex S.S. n. 64 presso Silla innesto con la S.S. n. 623 presso Crociale
324	del Passo delle Radici	53,430	61,730	8,300	Da innesto con la S.P. n. 40 a innesto con la S.S. n. 12 presso Pievepelago
325	Di Val di Setta e Val di Bisenzio	0,000	0,340	0,340	Da rotonda innesto con la ex S.S. n. 64 a rotonda a Innesto con la S.P. n. 37
343	Asolana	0,000	22,256	22,256	Da innesto con la S.S. n. 9 a Parma a confine con la Regione Lombardia
357	Di Fornovo	0,000	19,762	19,762	Innesto con la S.S. n. 9 presso Castelguelfo - Innesto con la S.S. n. 69 presso Fornovo di Taro
412	Val Tidone	45,765	74,226	28,461	Da Castel San Giovanni (interconnessione SP10R) al confine sud Lombardia (PV)
413	Romana	51,642	64,642	13,000	Innesto con la ex S.S. n. 468 presso Carpi - innesto con la S.S. n. 9 a Modena
461	del passo del Penice	42,524	57,083	14,559	Confine con la Regione Lombardia - Innesto con la S.S. n. 45 a Bobbio
468	di Correggio	19,820	20,952	1,132	da innesto SP113 a confine modenese
		20,952	22,900	1,948	da confine reggiano a innesto con SP13ter

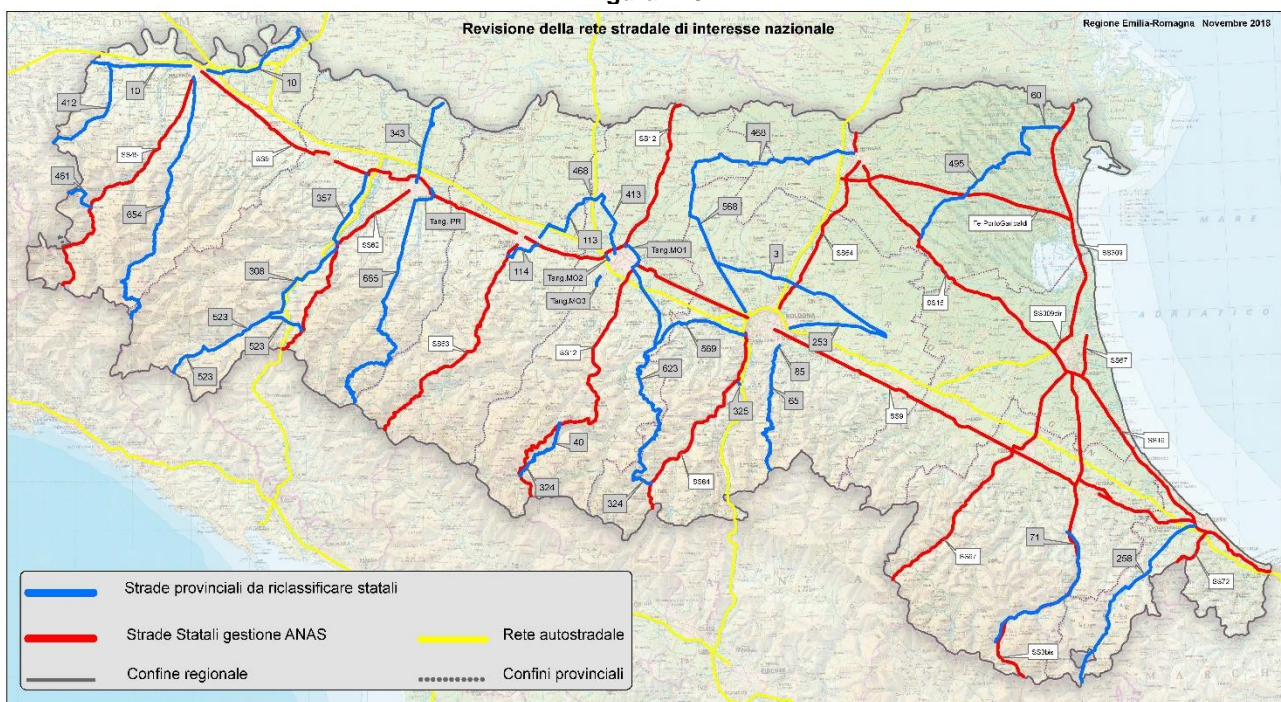
S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
		54,194	71,800	17,606	Innesto con la ex S.S. n. 568 - Confine con la Provincia di Ferrara
		71,800	85,610	13,810	Confine con la Provincia di Modena - Innesso con la ex S.S. n. 255 a Mirabello
495	di Codigoro	0,000	49,410	49,410	Innesto con la S.S. n. 16 a Consandolo - Innesso la S.P. n. 60 presso Mezzogoro
496	Virgiliana	62,130	66,280	4,150	Dalla S.S. n. 255 a Ferrara alla S.S. n. 16 a Ferrara
523	del Colle di Cento Croci	0,000	49,820	49,820	Innesto con la S.S. n. 62 a Berceto - Confine con la Regione Liguria
568	Di Crevalcore	0,000	11,298	11,298	Innesto con la ex S.S. n.468 a S. Felice sul Panaro - Crevalcore
		16,220	22,185	5,965	Innesto con la S.P. n. 84 - Innesso con la S.P. n. 83
		26,191	37,245	11,054	Da rotonda innesto con la S.P. n. 83 - Inizio centro abitato di Bologna
569	di Vignola	18,000	24,124	6,124	Innesto con la S.S. n. 623 - confine con la città metropolitana di Bologna
		24,124	42,750	18,626	Da confine con la provincia di Modena a Svincolo con Raccordo di Casalecchio di Reno
623	Del Passo Brasa	0,000	53,926	53,926	Innesto con la S.S. n. 12 presso Modena - Innesso con la ex S.S. n. 324 presso Crociale
		53,926	64,740	10,814	
		64,740	68,420	3,680	
		68,420	80,230	11,810	
654	Di Val Nure	0,965	69,635	68,670	Dalla fine del centro abitato di Piacenza al confine con la Regione Liguria
		70,310	74,310	4,000	
665	Variante di Pilastro	0,000	3,103	3,103	Innesto con la S.S. n. 513 a Parma - Confine con la Regione Toscana (esclusi tratti ceduti ai comuni di Parma, Langhirano, Palanzano)
	Massese	5,853	13,200	7,347	
		15,893	20,500	4,607	
		21,050	28,200	7,150	
		28,200	36,200	8,000	
		36,600	47,400	10,800	
		49,810	74,400	24,590	
	Variante di Groppo	0,000	0,336	0,336	
Variante di Ranzano	0,000	1,845	1,845		
S.C.	Tangenziale di Parma	0,000	5,000	5,000	Da S.S. n. 9 a S.S. n. 9 Var/a
S.C.	Tangenziale di Modena 1° tratto	0,000	6,500	6,500	Dalla S.S. n. 12 a Modena alla S.S. n. 724 a Modena



S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
S.C.	Tangenziale di Modena 2° tratto	6,560	7,650	1,090	Dalla S.S. n. 724 a Modena a S.S. n. 724 a Modena
S.P. 3bis	Tangenziale di Modena 3° tratto	12,070	14,650	2,580	Dalla S.S. n. 724 a Modena a S.S. n. 724 a Modena
S.P. 40	di Vaglio	0,000	9,535	9,535	Dalla S.S. n. 12 presso Lama Mocogno a innesto con la S.S. n. 324 presso Magrignana
S.P. 83	Tangenziale di S. Giovanni in Persiceto	4,400	10,460	6,060	Innesto con la S.P. n. 568 (km 22+185) - innesto con la S.P. n. 568 (km 26+191)
S.P. 84	Circonvallazione di Crevalcore	0,000	3,600	3,600	Innesto con la S.P. n. 568 (km 11+430) - Innesto con la S.P. n. 568 (km 16+220) (tratto di nuova costruzione)
S.P. 85	Fondovalle Savena	0,000	8,307	8,307	Da innesto con la S.P. n. 85 a Ponte delle Oche (tratto di nuova costruzione)

(\*\*) La Provincia di Forlì-Cesena ha rivisto i capisaldi della exSS71 ora SP137 prevedendo il caposaldo iniziale (km 0,00) in corrispondenza del ponte sul fiume Savio in località Bora Bassa presso Borello (confine centro abitato di Cesena) e il caposaldo finale (km 45,660) in corrispondenza dello svincolo con la S.S. n. 3 Bis presso Bagno di Romagna.

Figura 145



A seguito della pubblicazione del Decreto in Gazzetta ufficiale, l'effettiva stipula del verbale di consegna delle strade non si è potuta perfezionare nel corso del 2020 per l'esigenza manifestata da ANAS di procedere a delle verifiche ispettive delle opere d'arte presenti su tali strade. Per cui la sottoscrizione è avvenuta il giorno 08 aprile 2021.

### 7.4.3 Interventi sulla rete autostradale nazionale

La rete autostradale nazionale italiana è giuridicamente di competenza del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (MIMS), anche se la gestione e l'esercizio delle varie infrastrutture è affidata a diverse società concessionarie autostradali.

Il Ministero esercita la propria funzione di concedente controllando l'operato delle società concessionarie, la gestione della rete autostradale e la realizzazione degli interventi di ampliamento: tale compito è demandato alla Direzione per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del MIMS.

La Regione contribuisce alla pianificazione degli interventi di modernizzazione (che consistono sia in interventi di riqualificazione/ampliamento che nella realizzazione di nuove opere) della rete autostradale nazionale presente sul territorio di propria competenza, attraverso un meccanismo di concertazione e di condivisione con gli Enti locali, con il MIMS e con le società concessionarie, sulle priorità di realizzazione e sulle modalità d'integrazione delle nuove opere con il territorio.

Attualmente **lo sviluppo chilometrico complessivo** sul territorio regionale della rete autostradale nazionale (comprensivo delle tre superstrade fruibili gratuitamente: il Raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi, la Tangenziale di Bologna compresa la complanare sud fra San Lazzaro di Savena e Ponte Rizzoli (in precedenza in gestione ad ANAS), la SS3bis - E45/E55 - da Ravenna al confine con la Regione Toscana), nonché della Variante di Valico (A1) aperta al traffico il 23/12/2015, **ammonta a circa 759 km**, su cui sono previsti **interventi di riqualificazione/ampliamento**. Gli **interventi di riqualificazione/ampliamento** riguardano il **13,5% della rete esistente** (103 km su 759).

Sono inoltre previste alcune **nuove opere che consentiranno un incremento pari a circa il 13,7% dell'estesa chilometrica attuale** (che passerà da 759 a circa 856 km). Tra le nuove opere è stata considerata anche l'Autostrada regionale Cispadana per cui si rimanda al paragrafo 7.3, nonché il prolungamento della complanare nord di Bologna fra Ponte Rizzoli e San Lazzaro di Savena, che sarà gestita da Autostrade per l'Italia come il resto delle complanari di Bologna.

Gli interventi complessivamente programmati e con finanziamento certo (ampliamento e nuove opere) implicano un **investimento ingente da parte delle concessionarie autostradali**: le opere in fase di approvazione e/o esecuzione ammontano a un **importo totale di quasi 3,3 miliardi di euro**. Nell'importo dell'investimento complessivo non è stato conteggiato il costo dell'autostrada Cispadana, per cui si rimanda al paragrafo 7.3, né delle opere per cui non è al momento confermato il finanziamento.

Al fine di agevolare la realizzazione di un investimento di queste proporzioni, con tutti i benefici che ne derivano per il territorio in termini di riqualificazione della propria dotazione infrastrutturale, la Regione Emilia-Romagna svolge da tempo un'azione di coordinamento e di mediazione fra le esigenze talvolta contrastanti dei diversi soggetti che sono interessati a queste opere, a partire dalla fase progettuale, passando per quella approvativa, per finire a quella realizzativa.

Nell'ambito di questo ruolo anche il 2021 è stato caratterizzato da un'attività di grande rilievo sul tema del **Nodo di Bologna**. Il sistema autostradale-tangenziale di Bologna rappresenta un'infrastruttura chiave sia nell'ottica della mobilità di lunga percorrenza nei collegamenti nord-sud del Paese, sia per quanto riguarda la medio-breve percorrenza in relazione alla mobilità dell'area metropolitana di Bologna.

A fine 2015, gli Enti territoriali hanno accantonato la realizzazione del Passante Nord di Bologna e la prevista trasformazione dell'infrastruttura interna tangenziale-autostradale con una serie di bypass; gli stessi Enti interessati, esaminate le soluzioni presentate nel progetto preliminare, hanno

convenuto all'unanimità che permanevano criticità sulla soluzione complessiva del Passante sotto i profili territoriale, ambientale, paesaggistico ed economico.

Pertanto, è stato dato mandato alla Concessionaria, Autostrade per l'Italia (ASPI), di sviluppare un nuovo progetto preliminare che prevedesse l'ampliamento in sede sia della A14 che della Tangenziale nel tratto compreso tra Bologna Borgo Panigale e Bologna San Lazzaro.

A tal fine ad aprile 2016 è stato sottoscritto l'Accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale-tangenziale del Nodo di Bologna tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Emilia-Romagna, la Città Metropolitana di Bologna, il comune di Bologna e la Società Autostrade per l'Italia.

L'Accordo è stato stipulato con la finalità di risolvere una "criticità trasportistica di livello nazionale" e al fine di migliorare l'accessibilità all'area metropolitana di Bologna. Obiettivo dell'accordo è stato pertanto quello di stabilire le condizioni e gli impegni delle Parti interessate al fine di realizzare una serie di interventi ed opere così sintetizzabili:

- la realizzazione del potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia più emergenza dell'A14;
- la realizzazione del potenziamento in sede a tre corsie più emergenza per senso di marcia sul tratto delle complanari che va dallo svincolo 3 allo svincolo 6 e dallo svincolo 8 allo svincolo 13 e a quattro corsie più emergenza sul tratto che collega lo svincolo 6 allo svincolo 8;
- una nuova geometria degli svincoli delle complanari;
- l'individuazione delle opere finalizzate al miglioramento dell'adduzione al sistema autostradale/tangenziale;
- soluzioni avanzate di mitigazione ambientale e di inserimento territoriale/paesaggistico.

Il Confronto pubblico, previsto nell'Accordo e svoltosi sul progetto preliminare elaborato da ASPI, si è concluso con un verbale del comitato di monitoraggio del 15 dicembre 2016. Il metodo adottato è stato quello del dibattito pubblico con la finalità di perseguire due obiettivi principali: informare il pubblico, rappresentando le soluzioni progettuali adottate, e raccogliere le proposte al fine di poter migliorare il progetto proprio per quei temi sottoposti ad attenzione; il confronto con gli stakeholders si è concluso con un verbale finale, a cura del Comitato di monitoraggio del progetto.

Il progetto definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale sono stati completati entro la fine del 2016 e ASPI ha attivato, ad inizio 2017, la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. La VIA si è conclusa con esito positivo il 30/03/2018 con l'emanazione del decreto ministeriale.

L'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dopo aver dapprima convocato per il 13/09/2018 la Conferenza dei Servizi per la conformità urbanistica delle opere in progetto, con successiva nota del 17/08/2018 ha rinviato la seduta della Conferenza in attesa dell'esito di approfondimenti tecnici richiesti ad ASPI per verificare possibili ottimizzazioni al progetto.

Il MIT, pur avendo la Concessionaria confermato integralmente le soluzioni progettuali già sottoposte al procedimento per la compatibilità ambientale, ha deciso, di propria iniziativa, di individuare soluzioni alternative rispetto a quella già prescelta.

All'esito degli approfondimenti svolti tra il MIT ed ASPI in relazione a diverse alternative progettuali, conclusi nel mese di marzo 2019, è stata confermata la necessità di un potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale, individuando una nuova soluzione, che prevede la realizzazione della corsia di emergenza in A14 e la realizzazione della terza corsia con banchina laterale in complanare, con riclassificazione di quest'ultima infrastruttura viaria.

Gli Enti territoriali coinvolti hanno condiviso la proposta progettuale, ivi comprese le opere complementari e le mitigazioni ambientali.

Per la realizzazione di tale soluzione, il c.d. "Passante Evoluto", è stato necessario addivenire alla sottoscrizione di un Atto Aggiuntivo all'Accordo del 15/04/2016 per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna; l'Atto Aggiuntivo, formalizzato dal MIT il 06/11/2019 agli Enti interessati e ad ASPI, recepisce le modifiche al progetto definendone anche il relativo iter approvativo.

A fine dicembre 2019, ASPI ha presentato il Progetto Definitivo aggiornato della soluzione del "Passante Evoluto".

Il Ministero dell'Ambiente, dopo aver ricevuto la documentazione relativa alle modifiche introdotte con l'aggiornamento del Progetto Definitivo, le ha ritenute non sostanziali e ha confermato la validità del Decreto VIA n. 133/2016.

Il 22/01/2020 ASPI ha comunicato direttamente agli interessati l'avvio del procedimento espropriativo e ha provveduto alla pubblicazione dell'avviso sui quotidiani. Il MIT ha riattivato l'iter del procedimento previsto dal DPR n. 383/1994 e ha convocato la Conferenza di Servizi per l'11/03/2020.

Successivamente vi sono stati un paio di rinvii a causa del lockdown dovuto all'emergenza pandemica; gli Enti territoriali hanno comunque evidenziato, sin dalla ricezione del progetto definitivo da parte di ASPI, l'esigenza di rivederne alcuni contenuti.

Nel corso della seduta della conferenza di servizi tenutasi il 16/06/2020 gli Enti, in particolare, hanno richiesto di reintrodurre per ragioni di sicurezza la corsia di emergenza in tangenziale, nonché di compatibilizzare il progetto con quello del nuovo tram e di incrementare le fasce boscate in ottemperanza alle prescrizioni di VIA. Si è pertanto avviata una fase di approfondimento da parte di ASPI con la competente direzione generale del MIMS in materia di vigilanza sulla concessione autostradale, a valle della quale, a partire dal mese di luglio, ASPI ha sviluppato le modifiche progettuali richieste.

Del progetto definitivo così modificato è stata data comunicazione ai proprietari espropriandi in data 30/09/2020 e successivamente, in data 23/12/2020, lo stesso è stato depositato presso le Amministrazioni locali competenti per il riavvio del procedimento localizzativo.

Parallelamente è stato avviato presso il MATM il procedimento di verifica di esclusione da VIA (art. 6 c. 9 del D.Lgs. 152/06) relativamente alle modifiche introdotte per compatibilizzare il progetto con quello del tram, in corrispondenza dello svincolo San Donato, e a quelle relative ai ponti sul fiume Reno e sul torrente Savena, di cui non si prevede più il semplice ampliamento ma la demolizione e ricostruzione. Per i due ponti, su richiesta del MATM, è stata esperita la verifica di assoggettabilità a VIA, che si è conclusa nel 2021 con l'esito di non sottomissione alla procedura di valutazione di impatto ambientale per i due interventi. Nel primo semestre del 2021 il Comune di Bologna ha avanzato ulteriori richieste relativamente alle mitigazioni ambientali dell'opera, tra le quali la predisposizione di coperture di parti dell'infrastruttura con l'introduzione di elettrofiltri, l'inserimento di postazioni per ricaricare i veicoli elettrici, e prevedere la riduzione delle emissioni realizzando coperture fotovoltaiche anche su edifici pubblici e realizzando la piantumazione degli alberi prima dell'avvio dei cantieri. Pertanto, ASPI ha predisposto della documentazione integrativa con ulteriori iniziative di mitigazione e sostenibilità ambientale al fine del riavvio dei lavori della conferenza di servizi. Durante la seduta del 29/07/2021 il procedimento è stato sospeso in attesa della deliberazione del Comune di Bologna che avrebbe dovuto essere emessa dalla nuova giunta a seguito delle elezioni amministrative del successivo mese di ottobre.

A novembre 2021 ASPI ha inviato la proposta di modifica del progetto con recepimento delle richieste “green” del Comune di Bologna con una suddivisione dei progetti in due fasi: la “fase 1” conterrà tutto quello che è compatibile con il progetto esecutivo dell’opera per un avvio immediato dei cantieri; la “fase 2” conterrà i provvedimenti che necessitano dell’avvio di una progettazione dedicata o una sperimentazione (proposte ipotizzabili e che saranno oggetto di un eventuale iter autorizzativo separato subordinato alla preventiva regolazione ai fini concessori da parte del MIMS). Con questa documentazione è stato possibile riprendere i lavori della conferenza dei servizi. Il Comune di Bologna ha chiesto ulteriori modifiche al progetto per inserire interventi di implementazione tecnologica dell’opera, sostenibilità ambientale e mitigazione dell’impatto, per monitoraggio e comunicazione. I Comuni hanno espresso il loro assenso con delibera di consiglio comunale del Comune di Bologna n.127 del 27/12/2021 di approvazione della fase 1 e delibera di consiglio del Comune di San Lazzaro n.49 del 29/12/2021 di approvazione del Passante con prescrizioni. La conferenza di servizi si è chiusa a gennaio 2022 e il 04/03/2022 è stata decretata l’Intesa Stato-Regione. Aspi ha inviato il progetto definitivo al MIMS a novembre del 2022 e da allora si stanno svolgendo le verifiche di ottemperanza alla VIA e le rimodulazioni progettuali ai fini della verifica del progetto ai sensi dell’art.26 del codice dei contratti per la successiva dichiarazione di pubblica utilità. Pertanto, non avendo ancora la piena disponibilità delle aree ASPI già da gennaio 2023 ha avviato le attività propedeutiche (Bonifica ordigni bellici, adeguamento dei varchi autostradali per i mezzi di soccorso durante i lavori, installazione delle centraline per il monitoraggio della qualità dell’aria) definite Lotto Zero sui propri immobili e su quelli messi a disposizione dal Comune di Bologna e dalla Fiera di Bologna. L’esecuzione dei lavori veri e propri è prevista per inizio 2025 (è prevista una durata dei lavori di 57 mesi) mentre per tutto il 2024 si lavorerà al Lotto Zero Bis relativo alla risoluzione delle interferenze nelle aree interessate dagli espropri. Dall’inizio del 2024 dovrà avviarsi il Piano di Comunicazione, richiesto dal Comune di Bologna, e per il quale è stato attivato un tavolo di collaborazione che coinvolge anche la Regione.

Con la firma dell’Atto Aggiuntivo di novembre 2019 sono stati ridefiniti anche gli impegni di ASPI per gli interventi di completamento della rete viaria di adduzione a scala urbana-metropolitana necessari a garantire una migliore accessibilità al sistema autostradale e tangenziale, ridefinendone i contenuti di dettaglio coerentemente con le richieste emerse dal territorio nel corso del Confronto pubblico.

In particolare, gli interventi infrastrutturali previsti sono:

- il potenziamento dell’Intermedia di Pianura dall’intersezione tra la SS 568 Persicetana e la Via Valtiera (comune di Calderara di Reno) fino all’incrocio tra la SS 64 Ferrarese e Via Peglion (comune di Bologna);
- la realizzazione del Lotto 3 dell’Asse Lungo Savena;
- le opere del c.d. “Nodo di Funo”: miglioramento dell’accessibilità all’Interporto e al Centergross compresa la nuova rotatoria sulla SP 3 di accesso al casello dell’A13 ed il potenziamento a quattro corsie della SP 3;
- il collegamento Via del Triumvirato-Via del Chiù;
- lo svincolo di Lazzaretto e relativo collegamento all’Asse Attrezzato.

Per il **Lotto 3 dell’asse Lungo Savena** la procedura autorizzativa regionale integrata ex L.R. 9/1999, avviata a gennaio 2017, si è conclusa con la DGR n. 1074 del 9/7/2018. Essendo l’opera connessa al potenziamento in sede del sistema tangenziale-autostradale di Bologna, ASPI ne ha dapprima fermato l’avanzamento progettuale ed approvativo in funzione di quello dell’opera principale. In considerazione degli sviluppi sul Passante, a settembre 2021 è stata avviata la verifica di ottemperanza alle prescrizioni di VIA, approfondendo in particolare alcune condizioni ambientali imposte, come i percorsi ciclabili, la viabilità di connessione, le fasce di ambientazione, le barriere acustiche e lo studio sull’ombreggiamento del viadotto. Dopo aver condiviso in appositi tavoli tecnici



e specifici sopralluoghi le soluzioni progettuali, a fine anno ASPI ha presentato la documentazione integrativa che ha permesso di concludere il 19/04/2022 la verifica di ottemperanza alle prescrizioni di VIA con pg.386570, demandando ad un procedimento locale l'approvazione delle opere di mitigazione ambientale (tra le quali il percorso ciclabile) prescritte dalla VIA. Successivamente si sono tenute diverse riunioni per tutto il 2022 per condividere il procedimento locale da attuare e per definire che Città Metropolitana sarebbe stata l'autorità competente. Nel frattempo, in previsione della scadenza della VIA in agosto 2023, ASPI ne ha richiesto la proroga fino al 08/08/2028. In considerazione della scadenza del provvedimento autorizzativo regionale dell'opera principale (che comportava la scadenza del vincolo preordinato all'esproprio e di tutte le autorizzazioni e nulla osta connessi) si è condiviso con gli Enti interessati e con l'Area Giuridica della RER di effettuare un procedimento unico ai sensi dell'art.53 della LR 24/17 per l'allargamento delle fasce di ambientazione e per il percorso ciclabile derivanti da prescrizioni di VIA (mitigazioni e compensazioni ambientali) e per la riapprovazione di tutta l'opera (necessità di reiterare il vincolo espropriativo e la variante urbanistica).

La stessa procedura autorizzativa adottata per il Lotto 3 dell'asse Lungo Savena è stata avviata, tra gennaio e marzo 2017, anche per l'Intermedia di Pianura ed il Nodo di Funo. Queste due procedure, tuttavia, sono state archiviate su richiesta di ASPI in quanto, a seguito delle numerose richieste di integrazioni, si è convenuta con il Territorio una rivisitazione complessiva degli interventi previsti. Con l'Atto Aggiuntivo del 2019 è stata formalizzata una più precisa definizione delle opere complementari da realizzarsi e ASPI si è impegnata a richiedere l'avvio di una nuova procedura di valutazione ambientale regionale. Per quanto riguarda **l'Intermedia di Pianura**, ASPI nel 2021 si è dedicata alla riprogettazione dell'intervento prevedendo l'adeguamento della piattaforma stradale al tipo C2, a differenza di quanto previsto nell'accordo (tipo F1 extraurbana secondaria) e si sono svolti diversi tavoli tecnici con gli enti locali per condividere le scelte e per recepire le modifiche nel frattempo intervenute nei territori. Da queste interlocuzioni è emersa la necessità normativa dell'inserimento dei percorsi ciclabili anche in caso di interventi di manutenzione straordinaria della viabilità esistente. Al fine di evitare una duplicazione della procedura espropriativa si è concordato di effettuare il cosiddetto Pre-PAUR ai sensi art.26bis del Dlgs. 152/2006 (la cui istanza è stata depositata a fine gennaio 2022 e si è concluso con determinazione RER n.6465 del 07/04/2022) al fine di meglio valutare la documentazione necessaria per il vero e proprio PAUR, evitando di effettuare le pubblicazioni per gli espropri e recependo le modifiche intervenute nei territori. Successivamente si sono svolti ulteriori tavoli tecnici al fine di condividere le scelte progettuali, effettuando anche lo studio di traffico con la previsione di inviare il progetto al CSLP entro l'anno 2023 e successivamente presentare l'istanza di PAUR.

Per il **nodo di Funo** la procedura di competenza statale (essendosi perfezionato ad aprile 2021 il trasferimento della SP 3 Trasversale di pianura dal demanio della Città metropolitana di Bologna a quello dello Stato) è stata avviata da ASPI il 31 dicembre 2021, richiedendo la verifica di assoggettabilità a VIA da parte del MITE. La Regione ha fornito le sue osservazioni a febbraio 2022 così come altri Enti, tra cui la Soprintendenza, quest'ultima ha espresso il parere di assoggettare a VIA l'intervento. La pratica risulta essere tutt'ora in fase di istruttoria al MASE nonostante i tanti solleciti, tra i quali quello della RER del 20/02/2023.

Pur non rientrando nell'oggetto dell'Atto aggiuntivo del 2019, fanno parte del più generale assetto del Nodo di Bologna i seguenti interventi, per i quali con lo stesso Atto il Ministero e gli Enti si sono impegnati a sostenere la positiva conclusione dei relativi iter autorizzativi:

- quarta corsia dell'autostrada A14 nel tratto Ponte Rizzoli – diramazione di Ravenna;
- complanare nord all'A14, da Bologna San Lazzaro a Ponte Rizzoli, con introduzione di una stazione satellite a Ponte Rizzoli;
- terza corsia dell'autostrada A13 nel tratto Bologna – Ferrara;



- prosecuzione, fino a via Aposazza del sistema tangenziale di Bologna mediante due viabilità complanari alla A13, ciascuna ad una corsia per senso di marcia e con raccordo a via Aposazza;
- interventi migliorativi della SP 20, inclusi nel progetto di ampliamento della A13 di cui sopra.

**L'ampliamento a tre corsie dell'Autostrada A13** Bologna-Padova si sviluppa tra Bologna Arcoveggio, in corrispondenza dei due rami di diversione ed immissione da e per la tangenziale di Bologna, fino allo svincolo esistente di Ferrara Sud per una lunghezza complessiva di circa 33 km.

ASPI ha ultimato nel 2016 la redazione del progetto definitivo, che è poi stato sottoposto alla procedura di Valutazione Impatto Ambientale (VIA), conclusasi il 27/11/2018 con il rilascio da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del Decreto VIA n. 333/2018. ASPI ha provveduto quindi all'adeguamento del progetto alle prescrizioni derivanti dal procedimento di VIA e lo ha inviato al Ministero, in qualità di concedente, per la validazione propedeutica all'avvio della Conferenza di Servizi per la localizzazione urbanistica. Il Ministero, nel luglio 2019, ha ritenuto di acquisire preliminarmente il parere sul progetto da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che si è riunito in adunanza il 19/11/2020 e ha emesso il proprio parere, corredato di osservazioni, il 08/12/2020.

Il 04/03/2021 ASPI ha trasmesso il progetto definitivo alla RER per chiedere la verifica di ottemperanza alle prescrizioni di VIA di competenza regionale. In tale sede il Comune di Bologna e altri Enti hanno richiesto di introdurre fasce di ambientazione larghe più di 22 m. e su entrambi i lati dell'infrastruttura, pertanto, a novembre, il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale regionale ha rimandato l'ottemperanza ad alcune prescrizioni alla conferenza di servizi per la localizzazione urbanistica, di imminente avvio, nell'ambito della quale gli Enti avranno modo di trovare un accordo. Il 05/08/2021 ASPI chiede formalmente al MIMS l'accertamento della conformità urbanistica al fine dell'espressione dell'Intesa Stato-Regione; inizialmente il MIMS convoca una conferenza asincrona, che poi, su suggerimento della Regione, all'inizio del 2022 viene convertita in conferenza sincrona per addivenire ad accordi sulle componenti ambientali e per il confronto sulla verifica di ottemperanza alla VIA. Grazie al DM del 09/03/2023 che ha consentito di prorogare di 2 anni il periodo transitorio delle NTC2018 per le opere pubbliche e di pubblica utilità, non è stato necessario adeguare il progetto alle nuove norme tecniche delle costruzioni. L'elaborazione del progetto esecutivo dovrebbe concludersi entro il 2023 e nel 2024 saranno effettuati i lavori del Lotto Zero e Zero Bis sulle aree disponibili, in previsione di iniziare i lavori veri e propri a inizio 2025. Intanto Aspi ha presentato al MASE la richiesta di proroga della VIA DM 333/2018 in scadenza il 27/11/2018.

Il progetto relativo alla **prosecuzione, fino a via Aposazza del sistema tangenziale di Bologna mediante due viabilità complanari alla A13**, compreso nell'atto aggiuntivo del Nodo di Bologna, è stato sottoposto da parte di ASPI alla valutazione degli Enti solo a metà del 2022 con l'avvio della VIA nazionale con procedura art.23 del Dlgs. 152/06 sul progetto definitivo, per il quale la Regione si è espressa il 17/08/2022. Purtroppo, tale procedura risulta tutt'ora in istruttoria presso il MASE. Si auspica una celere ripresa del procedimento in quanto si vorrebbe includere l'esecuzione di tale intervento nella realizzazione dell'ampliamento della A13, come variante in corso d'opera, al fine di ottimizzare le lavorazioni.

Per quanto riguarda **l'ampliamento alla quarta corsia dell'A14 Bologna-Taranto** nel tratto compreso tra Bologna San Lazzaro e la diramazione per Ravenna, a seguito della conclusione positiva della Conferenza dei Servizi per la localizzazione urbanistica avvenuta a luglio 2016, il MIT ha emanato il provvedimento finale nel 2017. Nel corso del 2017 Autostrade per l'Italia ha elaborato il progetto esecutivo dell'ampliamento autostradale che è stato inviato al MIT per la validazione tecnica, della quale si è tuttora in attesa.

Nell'ambito dell'impegno finanziario di ASPI sono inoltre previste opere a favore del territorio, di adduzione all'opera principale, del costo complessivo di 29,5 M€ che avranno un proprio procedimento approvativo e saranno realizzate dagli Enti locali.

Conclusa positivamente la fase di verifica di ottemperanza alle prescrizioni VIA, con Delibera CIPESS n. 75 del 22 dicembre 2021 è stato approvato il parere sul terzo Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica della Società Autostrade per l'Italia S.p.A. del 12 ottobre 2007 e sul Piano economico finanziario (poi sottoscritto il 21/03/2022), che ha ricompreso fra gli impegni convenzionali anche l'opera in questione.

Di conseguenza ASPI a marzo 2022 è stata autorizzata dal MIT a procedere con le attività propedeutiche all'affidamento dell'opera. Sono state concluse le procedure di immissione in possesso delle aree e attivata la bonifica da ordigni bellici, la risoluzione delle interferenze ed il monitoraggio ambientale ante operam, la predisposizione del cantiere base. L'insieme delle attività propedeutiche è stata denominata da ASPI come Lotto 0. ASPI il 30/11/22 ha inviato al MIT il progetto esecutivo per la trasmissione al CSLP che successivamente ha emanato delle prescrizioni. È previsto che ASPI risponda alle osservazioni del CSLP a febbraio 2024 con un parere dell'ente certificatore (ai sensi del DL 104). La consegna lavori è prevista per il primo semestre del 2024 e la durata dei lavori è di 48 mesi. Il nuovo Quadro Economico, per via dell'aumento dei prezzi dovuto al caro materiali, cuba un totale di 568M€.

Per quanto riguarda il **completamento della Complanare di Bologna - tratto Nord** (fra Ponte Rizzoli in comune di Ozzano dell'Emilia e San Lazzaro di Savena) previsto in affiancamento alla A14, in forza di una convenzione sottoscritta nel 2009 fra Regione, Provincia di Bologna, Comuni di Ozzano dell'Emilia e San Lazzaro di Savena, ANAS e Autostrade per l'Italia, quest'ultima ha redatto il progetto preliminare del tratto compreso tra San Lazzaro di Savena e la località Ponte Rizzoli, del suo collegamento con il tratto di Complanare Sud già realizzato e dell'interconnessione con la viabilità esistente. Per questo intervento la procedura di screening ambientale ministeriale si è conclusa nel 2011 con l'esclusione dalla Valutazione di Impatto Ambientale, a cui ha fatto seguito, l'anno successivo, la stipula di un Protocollo di intesa fra tutti gli Enti interessati dai lavori di ampliamento alla IV corsia della A14 fra Bologna San Lazzaro e la diramazione fra la A14 e la A14-dir; la nuova infrastruttura è strategica in quanto assolve funzioni di adduzione al sistema autostradale potenziando al contempo il corridoio infrastrutturale "centrale".

Per il finanziamento della Complanare Nord, era stato preliminarmente ipotizzato l'inserimento dell'opera nel contratto di programma ANAS, ma successivamente è stato concordato, anche grazie alle forti pressioni esercitate dalla Regione in questo senso, di porre il finanziamento a carico di Autostrade per l'Italia nell'ambito dei sopra citati lavori del Nodo di Bologna.

Nella versione progettuale più aggiornata dell'infrastruttura sono stati inseriti due caselli "satellite", in prossimità della frazione di Ponte Rizzoli in comune di Ozzano dell'Emilia; in particolare, in corrispondenza della carreggiata sud della Complanare è prevista la realizzazione di un casello di sola entrata per i flussi di traffico dalla Complanare stessa in A14, mentre in corrispondenza della carreggiata nord dell'autostrada sarà realizzato un casello di sola uscita, con immissione diretta sulla Complanare. Il collegamento con la viabilità locale è garantito mediante tre svincoli articolati in modo da garantire le manovre di ingresso/uscita dalle Complanari e l'innesto sulla viabilità locale: lo svincolo di Borgatella, lo svincolo di Idice e appunto lo svincolo di Ponte Rizzoli.

La soluzione individuata consentirà di utilizzare le Complanari come una sorta di "prolungamento" della Tangenziale di Bologna anche da parte degli utenti che provengono dalla A14 o che devono entrare in autostrada nel prosieguo del proprio viaggio, alleggerendo quindi il carico in entrambe le direzioni sul tratto di A14 compreso fra San Lazzaro e Ponte Rizzoli, a parziale compensazione del

fatto che non è possibile, in questo tratto, realizzare l'allargamento a quattro corsie a causa della presenza della stessa Complanare.

Nel corso del 2018 Autostrade per l'Italia ha trasmesso il progetto definitivo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e il nulla osta ministeriale, che però è stato sospeso in attesa di definire le sorti della concessione autostradale di Autostrade per l'Italia a seguito del crollo del ponte di Genova.

Il 15 febbraio 2018 ASPI ha inviato il progetto definitivo al Ministero dell'ambiente per una valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D. Lgs.152/2006. Il MATTM ha escluso la necessità di qualsiasi ulteriore valutazione ambientale.

Il 27/10/21 ASPI ha avviato la pubblicazione del progetto a fini espropriativi e dell'approvazione del PD comportante dichiarazione di pubblica utilità, attività prodromica all'avvio della CdS per l'accertamento della conformità urbanistica ai sensi dell'art. 3 del DPR 383/1994. Inoltre, con Delibera CIPESS n. 75 del 22 dicembre 2021 è stato approvato il parere sul terzo Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica della Società Autostrade per l'Italia S.p.A. del 12 ottobre 2007 e sul Piano economico finanziario (poi sottoscritto il 21/03/2022), che ha ricompreso fra gli impegni convenzionali anche l'opera in questione. A settembre 2022 il MIT ha avviato il procedimento di accertamento della conformità urbanistica delle opere richiedendo alla Regione Emilia-Romagna e agli Enti interessati di pronunciarsi in merito. per la successiva indizione della conferenza dei servizi (svoltasi nel secondo semestre del 2023) è stato necessario acquisire la verifica di ottemperanza alle prescrizioni VIA, fase che ha comportato un lungo confronto con il proponente.

Tra le opere connesse alla quarta corsia della A1, tra Bologna e Modena (intervento da tempo concluso), è previsto anche il **prolungamento della Complanare di Modena**, nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S.12 e il casello autostradale di Modena Sud, consistente nell'affiancamento di un nuovo tratto di complanare all'autostrada A1, solo sul lato sud, con una strada a carreggiata unica bidirezionale. Il progetto definitivo dell'infrastruttura è stato elaborato da Autostrade per l'Italia (ASPI) a seguito di una lunga fase di concertazione con gli Enti locali, ma, una volta realizzata, l'opera sarà posta in gestione ad ANAS. Nel 2016 è stata convocata la Conferenza dei Servizi per l'accertamento della conformità urbanistica da parte del MIT; in un primo momento sul progetto presentato è stato espresso parere negativo da parte del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (MIBACT) e il MIT ha attivato la procedura di remissione al Consiglio dei ministri per il superamento del dissenso, che si è conclusa con la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale del 24/02/2018 del Decreto del Presidente della Repubblica, che ha sancito il via libera definitivo alla realizzazione dell'opera.

ASPI ha ultimato nel corso del 2019 la progettazione esecutiva rideterminando il costo dell'opera in 52 M€. Il progetto validato ad inizio primavera 2020 è stato trasmesso per l'approvazione definitiva al MIT, che il 22 giugno 2020 lo ha inviato al Provveditorato Opere pubbliche per il parere. Il Comitato Tecnico nella seduta del 30/07/2020 ha obiettato che il progetto non rispetta il DM 5/11/2001 e il DM 2006 sulle intersezioni.

Si è avviata quindi una lunga interlocuzione con il Provveditorato e il Comune, in quanto il recepimento di tali Decreti, considerati dai progettisti di ASPI come di riferimento ma non cogenti, avrebbe comportato lo scostamento del tracciato della complanare dall'adiacente autostrada con conseguente aumento del consumo di suolo, e la progettazione della rotatoria all'uscita dal casello di Modena sud con i tronchi di scambio con la conseguente impossibilità di prevedere le due corsie in attestazione dei rami di immissione in rotatoria.

Il primo aspetto è stato risolto con alcune limitate mitigazioni e con l'invio dopo l'estate al MIT di una richiesta di deroga al DM 2001. Il secondo è stato risolto ottemperando pienamente al DM 2006 per cui il Comune ha dovuto acconsentire all'immissione in rotatoria con una sola corsia.

Nel frattempo, il 30 luglio 2020, Autostrade ha comunicato ai privati interessati da esproprio l'avvio del procedimento di approvazione del progetto esecutivo comportante la dichiarazione di pubblica utilità, con pubblicazione dello stesso per 30 giorni a partire dal 5 agosto 2020 per consentire eventuali osservazioni degli interessati.

A seguito del rigetto da parte del Consiglio Superiore Lavori Pubblici (nel frattempo subentrato nelle competenze del Provveditorato) della richiesta di deroga, nei primi mesi del 2022 il progetto esecutivo è stato rivisitato e si è avviato tutto l'iter finalizzato ad avviare le opere propedeutiche entro l'estate del 2022, secondo un cronoprogramma stringente attentamente monitorato dagli Enti e dal Ministero.

A seguito delle modifiche apportate il costo del progetto è stato aggiornato a 65 Milioni di Euro.

Il PE, una volta elaborato, è stato sottoposto ad asseverazione da parte di un ente universitario (su esplicita richiesta del Ministero) e questo ha comportato una dilatazione dei tempi. Sono in corso le attività propedeutiche all'avvio dei lavori ed è previsto l'invio del progetto esecutivo al MIMS per l'approvazione entro la fine del 2022.

Per l'esecuzione dei lavori non si prevede l'indizione di una procedura di gara ma un'assegnazione diretta ad Amplia, società in house del gruppo ASPI.

A febbraio 2023 è stato formalizzato l'affidamento dei lavori ad AMPLIA ed avviato il lotto 0.

A marzo 2023 sono state avviate le cantierizzazioni preliminari e l'avvio dei cantieri dell'opera è avvenuto a giugno 2023.

Fra gli interventi di competenza di ASPI vi sono poi le numerose opere complementari a favore del territorio previste dal **PREVAM** (Progetto di Restauro e Valorizzazione Ambientale) legato alla **Variante di Valico**, che all'apertura al traffico della stessa non erano state ancora completate. La Regione, in collaborazione con i diversi Comuni interessati, sta svolgendo un monitoraggio attento sulle attività di ASPI al fine di garantire che l'obiettivo del loro completamento venga raggiunto in tempi stretti.

Con provvedimento del 21/09/2020 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha decretato l'Intesa Stato-Regione per l'approvazione del progetto di **sistemazione finale del tratto dismesso di Vado** (che prevede in parte la demolizione e in parte la trasformazione della carreggiata autostradale dismessa in variante alla SP 325 e parallela nuova pista ciclabile). Successivamente, nel corso del 2021, è stato adeguato il progetto definitivo e nel 2022 è stato predisposto il progetto esecutivo per la gara di affidamento dei lavori, che però è attualmente ancora in fase di verifica art.26 per via dell'adeguamento al nuovo prezzario 2023 (la validazione del MIT è prevista per gennaio 2024). A causa dell'alluvione di maggio 2023, al fine di effettuare la cessione di un tratto a Città metropolitana di Bologna per bypassare la frana di Allocco lungo la sp325 è stato necessario svolgere delle indagini ulteriori per via della frana. Si prevede di effettuare la gara per l'affidamento lavori nel corso del 2024, per iniziarne l'esecuzione a fine maggio 2025 con previsione di conclusione entro il 2027.

Per l'altro **tratto dismesso**, quello di **Sasso Marconi**, nel 2019 il MIT ha dato il proprio assenso allo stralcio dell'intervento che prevedeva la trasformazione di una delle due carreggiate in bypass della galleria Monte Mario. Sono iniziati i lavori di manutenzione straordinaria dei muri di sostegno della carreggiata Sud, che ASPI aveva comunque garantito a prescindere dall'esito delle decisioni sull'intervento principale. Il Comune di Sasso Marconi ha poi richiesto ad ASPI di farsi carico, a titolo di compensazione del mancato intervento, della riqualificazione di Piazza dei Martiri, intervento che è stato quindi disciplinato da una convenzione fra il Comune e ASPI, divenuta efficace il 13 luglio 2021, per cui il Comune può ora procedere con i lavori. Rispetto alla necessità di concludere il

procedimento di verifica di compatibilità ambientale, il Ministero della Transizione Ecologica ha indicato che sia gestita dal nuovo osservatorio ambientale, in fase di insediamento.

Per quanto riguarda il progetto delle opere collegate ai **lotti 6 e 7**, che rappresenta il gruppo di lavori più importanti fra quelli che devono essere ancora portati a termine, nel 2019 è stato completato il progetto esecutivo e nei primi mesi del 2020 è stato acquisito il nulla osta idraulico da parte dell'Agencia regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile, successivamente il progetto esecutivo è stato validato e trasmesso al MIT per la sua approvazione conclusiva, avvenuta il 10/11/2020. Per tutto il 2021 si è svolta la gara di affidamento dei lavori: il 12 febbraio era prevista la scadenza della presentazione delle offerte ma la Commissione Ministeriale è stata nominata solo il 12 aprile 2021, e per effettuare la verifica della congruità delle offerte e tutte le verifiche di legge l'aggiudicazione provvisoria verrà finalizzata solo in primavera 2022. Il 23/11/2022 è avvenuta la consegna dei lavori ma alcune autorizzazioni idrauliche verranno rilasciate dall'Agencia per la sicurezza territoriale e la protezione civile solo nell'estate-autunno del 2023. I lavori sono in corso di esecuzione ed è prevista la loro ultimazione per luglio 2025.

Per quanto riguarda gli altri interventi PREVAM, dopo che il 1/12/2020 il MIT ha approvato il progetto esecutivo relativo al **nuovo ponte sul Gambellato, ai marciapiedi lungo la viabilità VS 18, alla viabilità VS59 del Cerdello e ai ponti di Cà di Landino, Cipolli e Malpasso**, in comune di Castiglione de' Pepoli, si è svolta la gara di affidamento dei lavori nel 2021, stipulando il contratto con la ditta esecutrice il 21/04/2022 per iniziare i lavori il 16/04/2023 (conclusione prevista per ottobre 2024). Per quanto riguarda il completamento della sistemazione idraulica del **viadotto Reno** l'approvazione del MIT è avvenuta il 23/12/2020 e i lavori sono iniziati il 18/10/2022 (conclusione prevista per novembre 2023). Il 28/06/2021 si sono conclusi i lavori relativi al **movimento franoso MF7**; il 28/02/2022 quelli in corrispondenza dell'**AD16**; a febbraio 2022 sono stati ultimati i lavori di **sistemazione idraulica del Setta in località Ca' di Berto** (iniziati il 15/10/2020) e quelli per la **sistemazione ambientale dei lotti 1-4** (iniziati il 17/02/2021).

Sempre nell'ambito dei lavori della variante di valico, è prevista la realizzazione di un **nuovo casello autostradale lungo la A1 Panoramica a Riveggio**, in sostituzione di quello esistente. L'opera ha subito una forte battuta d'arresto a causa, dapprima, della risoluzione contrattuale con l'appaltatore dell'appalto originario, verificatasi nel settembre del 2012, e poi di un procedimento giudiziario con l'appaltatore successivamente individuato; ASPI si è attivata nel 2021 per affidare direttamente i lavori di completamento alla società controllata Pavimental (ora Amplia) avviando contestualmente la progettazione di alcuni interventi di ripristino resi necessari dal decennio di inattività. Durante la validazione del progetto è emersa la necessità di verificare ed eventualmente adeguare le opere d'arte in conformità alle nuove Norme Tecniche delle Costruzioni del 2018. Inoltre, poiché si sono riscontrati movimenti franosi non trascurabili su un'area più ampia di quanto previsto originariamente, i cui effetti sono riscontrabili anche su porzioni delle opere non completate, si è reso necessario effettuare apposite indagini al fine di progettare e realizzare opere di sostegno aggiuntive per la stabilizzazione dell'area dello svincolo e della stazione di Riveggio. Si è pertanto valutato anche con gli Enti competenti di effettuare l'intervento in due fasi, prevedendo di iniziare i lavori della fase 1 (opere di completamento dello svincolo) entro l'anno 2023 mentre per la fase 2 (stabilizzazione della frana con pozzi drenanti e realizzazione della rotatoria) è in corso la redazione del progetto definitivo con l'obiettivo di realizzare le opere successivamente alla fase 1.

Infine, sempre collegati agli interventi della Variante di Valico, dopo numerose richieste del territorio emiliano-romagnolo, in aprile 2021 si sono svolti alcuni incontri con ASPI e il territorio interessato al fine di valutare come creare un collegamento tra il casello di Barberino di Mugello e l'autostrada A1 Panoramica in direzione nord. Emerge la proposta di realizzare lo **svincolo Mulinaccia a Barberino** con casello automatico solo in entrata. Aspi, su richiesta del MIMS del 30/11/2021, svolge lo studio di fattibilità contenente anche i profili di sostenibilità ambientale. Lo studio di fattibilità viene ultimato

alla fine del 2022 e riceve il nulla osta ministeriale a marzo 2023. Il progetto di fattibilità tecnico ed economica dovrebbe essere ultimato entro la fine del 2023 per effettuare la verifica di esclusione dalla VIA presso il MASE, ottenere il nulla osta del Concedente e avviare la procedura localizzativa (avvio previsto per la primavera 2024).

Negli anni scorsi era stata avviata, da parte di Autostrade per l'Italia, anche la progettazione dell'**ampliamento della A1 fra Modena Nord e Piacenza Sud**.

Successivamente, però, è stata sospesa la concertazione con il territorio, poiché Autostrade per l'Italia (ASPI) d'intesa con il Ministero concedente, in considerazione del significativo calo di traffico registrato nel periodo della crisi economica, ha ritenuto opportuno rinviarne l'attuazione.

Nel corso del 2021 la Regione ha però sottoposto al Ministero l'esigenza, molto sentita dal territorio, di riprendere in considerazione l'ampliamento alla IV corsia anche di questo tratto dell'autostrada A1, ottenendo dal Ministero l'indicazione ad ASPI di avviare un primo studio di traffico per la valutazione della necessità dell'opera.

A seguito di ciò è stato quindi dato mandato ad ASPI di predisporre il progetto di fattibilità tecnico economica, che tuttavia la concessionaria non ha ancora avviato, dando priorità alle altre opere programmate nel territorio regionale.

L'intervento, tuttavia, si conferma per la Regione fra quelli strategici e si ritiene debba essere studiato dallo svincolo di Modena nord (fine IV corsia attuale) allo svincolo del Basso Lodigiano (Lombardia), valutando l'opportunità di potenziare anche il ponte sul Po, come indicato dal PRIT 2025.

Fra le nuove autostrade previste nel territorio regionale rientra la **bretella Campogalliano-Sassuolo**. La Convenzione di concessione, sottoscritta il 4 dicembre 2014 da MIT e Concessionario (AutoCS), non è stata da subito efficace, in quanto il MEF aveva rilevato che la somma dell'importo previsto in defiscalizzazione e del contributo pubblico, superando il 50% del valore dell'investimento, non rientrava nel limite massimo normativamente consentito. AutoCS ha pertanto avanzato una proposta di rimodulazione dei ratei del contributo pubblico che è stata sottoposta al Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE).

Il CIPE nella seduta del 1° maggio 2016 ha determinato le misure di defiscalizzazione, con prescrizioni, per l'affidamento in concessione del collegamento; il 23 novembre 2016 la Corte dei Conti ha ratificato la delibera con gli elementi forniti dal DIPE e trasmesso il suo provvedimento alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

L'8 febbraio 2018 è stato sottoscritto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'Atto Aggiuntivo per l'affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e gestione del collegamento autostradale Campogalliano – Sassuolo; il 23 febbraio 2018 è stato approvato con decreto interministeriale.

La Convenzione di Concessione, sottoscritta nel dicembre 2014, e il 1° Atto Aggiuntivo, sono diventati efficaci ad aprile 2018; il Concessionario ha proceduto con la progettazione esecutiva della bretella e con quella definitiva della tangenziale di Rubiera, opera connessa prevista nella medesima convenzione a carico della concessionaria, il cui costo è stato inserito nel quadro economico del progetto definitivo dell'opera.

Il 12 novembre 2018 la Società concessionaria ha consegnato al MIT il Progetto Esecutivo per la relativa approvazione.

Il Ministero ha bloccato i tempi procedendo ad una analisi costi e benefici del progetto; il 21 marzo 2019 gli esperti della Struttura Tecnica di Missione del MIT hanno completato le valutazioni sulla bretella Campogalliano-Sassuolo, producendo l'Analisi costi-benefici, che ha dato esito positivo.



Il Concessionario ha poi elaborato, su richiesta del Ministero, un'analisi aggiornata dello studio del traffico per il tratto autostradale compreso tra il collegamento con la Pedemontana a Sassuolo e il bivio con la tangenziale di Rubiera.

Dopo l'approvazione definitiva da parte del Ministero del progetto esecutivo, avvenuta nell'autunno del 2019, sono state avviate ad inizio 2020 da parte del Concessionario le attività di esproprio delle aree interessate dalle opere; la fase di acquisizione dei suoli, tuttavia, risulta essere stagnante, in quanto è parallelamente in corso una verifica di sostenibilità del piano economico finanziario dell'opera, fortemente condizionata dall'esito delle valutazioni circa l'affidamento ad Autobrennero (società che detiene la maggioranza in AutoCS) della concessione della A22.

A seguito di una modifica normativa introdotta a fine 2021, è stata introdotta la possibilità di affidare la concessione dell'autostrada A22 e di altre opere ad essa connesse all'aggiudicatario di una proposta di partenariato pubblico-privato, come previsto dal D.Lgs. 50/2016: la Società Autostrada del Brennero ha quindi avviato le attività per avanzare tale proposta nei primi mesi del 2022.

Dato il lungo tempo trascorso dall'avvio dell'iter approvativo dell'opera da parte dello Stato, la Regione da tempo sollecita l'avvio della cantierizzazione, che si auspica possa avvenire nel 2024.

Il progetto definitivo della **variante di Rubiera** ha ottenuto il parere del Provveditorato Opere Pubbliche a settembre 2019. La Concessionaria AutoCS ha quindi chiesto l'avvio del procedimento per l'accertamento della conformità urbanistica ai sensi del D.P.R. n. 383/1994, ma il MIT ha sospeso il procedimento, al fine di consentire l'acquisizione delle determinazioni di carattere ambientale. Il 18/2/2020, quindi, AutoCS ha richiesto al MATTM la verifica in ordine alla permanenza delle condizioni per la decisione di esclusione dalla procedura di VIA, ai sensi della L.R. n. 9/1999, assunta dalla Regione Emilia-Romagna con delibera di Giunta n. 421 del 27 marzo 2006, e quindi della validità dello screening regionale. Il Ministero dell'ambiente, dopo numerose sollecitazioni da parte della Regione, si è definitivamente pronunciato, in data 08/02/2021, confermando la validità dello screening regionale. A seguito del riavvio del procedimento localizzativo, in data 19/05/2021, la Regione ha comunicato gli esiti dell'accertamento di conformità urbanistica e, tenuto conto posizioni espresse dal Comune di Rubiera e Reggio Emilia e dalla Provincia di Reggio Emilia, ha proposto al MIMS di procedere alla dichiarazione dell'intesa, limitatamente ad un primo lotto dell'opera ricadente interamente in Comune di Rubiera. In data 07/02/2022 la Regione ha espresso l'assenso all'intesa, per quanto di propria competenza, in merito agli aspetti localizzativi, tenendo conto del parere già espresso dal Comune. Il secondo lotto dell'opera, a seguito delle criticità fatte rilevare dai Comuni interessati, necessita di una rivisitazione progettuale che è stata chiesta ad AutoCS.

Per quanto concerne il **TIBRE**, la bretella di collegamento autostradale fra le autostrade A15 e A1, da un lato, e la A22, dall'altro, di lunghezza complessiva di circa 85 km, con inizio nel Comune di Fontevivo (PR), e termine nel Comune di Nogarole Rocca (VR), l'opera è prevista nell'ambito della concessione della Società Autocamionale della Cisa.

Dopo un lungo e complesso iter procedurale, il costo dell'opera risultava lievitato a oltre 2,7 miliardi di euro e, pertanto, si è deciso di procedere in prima fase con un **primo lotto, dall'interconnessione della A15 con la A1 allo svincolo di Trecasali**, lotto del costo di circa 514 M€ da realizzare a carico di Auto Cisa in totale autofinanziamento tramite il meccanismo dell'aumento tariffario e senza necessità di contributo pubblico.

Tale lotto include anche alcune opere a favore del territorio finalizzate a migliorare l'accessibilità all'infrastruttura autostradale da realizzare.

Il 1° Lotto del Raccordo autostradale A15-A22, tra l'Autostrada A1 ed il casello di Trecasali – Terre Verdiane, ha una lunghezza complessiva di circa 10 km, di cui poco più di 2 km circa consistenti nel risezionamento dell'A15 esistente a sud dell'interconnessione con l'Autostrada del Sole A1.

I lavori del 1° Lotto sono stati aggiudicati nel 2013 per un importo di circa 322 M€, con il meccanismo dell'appalto integrato, all'impresa Pizzarotti & C. di Parma che ha redatto il progetto esecutivo.

Nel 2016, dopo la conclusione dell'iter autorizzativo delle opere, sono iniziati i lavori nel tratto compreso tra l'inizio del lotto e l'interferenza con la S.P. 10 di Cremona; il 15 marzo 2017 sono stati consegnati i lavori in via definitiva e a novembre 2022 sono stati conclusi i lavori relativi al Contratto principale (opere civili), in particolare il 30.11.2022 è stato emesso il Verbale di sostanziale ultimazione. Nel corso del 2023 è prevista la conclusione dei lavori relativi agli impianti.

Per quanto riguarda il collaudo tecnico - amministrativo, di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Commissione di collaudo ha avviato il relativo iter con una previsione di conclusione entro i primi mesi del 2024.

Il 10 ottobre 2017 la società SALT (Società Autostrada Ligure Toscana S.p.A.) ha incorporato la società Autocamionale della Cisa S.p.A., subentrando in tutti gli obblighi e gli impegni, compresa la Convenzione Unica sottoscritta da AutoCisa con il concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il **secondo stralcio (Terre Verdiane – Nogarole Rocca) del TIBRE**, pur confermato nelle previsioni della Regione Emilia-Romagna e della Lombardia, comporta un costo molto ingente (circa 2,2 mld) e pur essendo inserito nella concessione di SALT – tronco AutoCisa, necessiterebbe, per raggiungere l'equilibrio economico finanziario, di circa 900 mln di contributo pubblico, non disponibili da parte dello Stato.

La Regione ha pertanto proposto al Ministero delle Infrastrutture di valutare la possibilità di porre in capo alla concessionaria la realizzazione del tratto mancante di Cispadana fra il casello Terre Verdiane del Ti-Bre I lotto e la SP72 Parma – Mezzani. Questo tratto completerebbe l'intero itinerario dell'asse Cispadano fino alla A22 in corrispondenza del casello di Reggiolo Rolo e di qui fino alla A13 in corrispondenza del casello di Ferrara sud, attraverso la prevista autostrada regionale Cispadana. Gli ulteriori due tratti mancanti in territorio parmense (nuovo ponte sull'Enza) e reggiano (variante alla SP2) sono infatti previsti a carico della concessionaria ARC di tale autostrada regionale.

In accoglimento della proposta della Regione, il Ministero ha commissionato ad AutoCisa la predisposizione di un progetto di fattibilità tecnico-economica del tratto fra il casello Terre Verdiane e la SP 72 al fine di valutarne l'inserimento negli impegni convenzionali della stessa AutoCisa. Il progetto è stato completato dalla concessionaria ed inviato al MIT nei primi mesi del 2020, ma l'opera non è stata inserita nel piano economico finanziario del concessionario.

La tabella seguente riporta una breve sintesi sullo stato di avanzamento dei principali interventi previsti sulle infrastrutture autostradali nazionali che attraversano il territorio regionale; per le infrastrutture che attraversano diverse regioni i dati di costo e di lunghezza riportati sono calcolati parametricamente con riferimento al solo tratto presente in Emilia-Romagna e, inoltre, per le infrastrutture che hanno già superato la fase di gara è riportato il costo dopo il ribasso d'asta.

Si conferma purtroppo la tendenza a riscontrare tempi molto lunghi per l'espletamento delle pratiche autorizzative e per l'avvio dei lavori.

In molti casi questa inerzia non è dovuta solo a difficoltà legate alla complessità delle procedure amministrative ma, cosa ancora più grave, a ripensamenti circa la fattibilità tecnico-economica delle opere.

È il caso, ad esempio, della **superstrada Ferrara-Porto Garibaldi** (trasformazione della superstrada in autostrada) per la quale era stato individuato il concessionario, che avrebbe dovuto realizzare l'opera in *project financing* e che ha redatto il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. 163/06, norma ancora applicabile per la procedura in essere. Tuttavia, l'istruttoria del MIT su tale progetto ha fatto emergere l'esigenza di una *project*

*review* per verificare il permanere delle condizioni di equilibrio economico-finanziario dell'opera; non è mai stato reso noto l'esito di tale revisione ma ad oggi l'opera non risulta più programmata.

Per quanto riguarda la **bretella autostradale della A21 da Castelvetro Piacentino al Porto di Cremona**, l'iter per la realizzazione dell'opera ha subito una grave battuta d'arresto a causa del problema del rinnovo della concessione per l'autostrada A21, essendo nel frattempo scaduta la concessione in capo alla società Autostrade Centropadane.

Il 12 maggio 2015 è stata definitivamente aggiudicata la nuova concessione dell'Autostrada A21 Piacenza-Cremona-Brescia al Raggruppamento Temporaneo di Imprese SATAP S.p.A. – ITINERA S.p.A. poi costituitosi nella Società Autovia Padana S.p.A. Dopo un lungo periodo occorso per la formalizzazione della concessione, tale Società, a partire dal 15 febbraio 2018, è subentrata al precedente gestore; la durata complessiva della nuova concessione della tratta Piacenza-Cremona-Brescia dell'Autostrada A21 è stabilita in 25 anni.

Nella convenzione di concessione non è al momento prevista la realizzazione della bretella dell'A21, che potrà essere presa in considerazione, al termine del primo periodo regolatorio (2023) sulla base della sostenibilità economico finanziaria dell'opera; il costo previsto nella vecchia concessione di Autostrade Centropadane, per la realizzazione dell'opera, ammontava a circa 250 M€.

Relativamente all'autostrada **A21 Torino-Alessandria-Piacenza**, a seguito della scadenza della convenzione con la società concessionaria SATAP, avvenuta nel 2017, la Direzione generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali ha proceduto a richiedere un Piano Economico - Finanziario transitorio, finalizzato a regolare il periodo compreso tra la data di scadenza della concessione medesima ed il subentro del nuovo operatore, da individuare con procedura di gara.

La gara per il riaffidamento della stessa è stata pubblicata il 17/09/2019.

La procedura di gara purtroppo è stata lungamente soggetta a ricorsi e sentenze dei tribunali amministrativi; infatti, l'iniziale decreto del Ministero e delle infrastrutture e dei Trasporti (Decreto n. 841 del 26 novembre 2020) che disponeva l'affidamento a un raggruppamento temporaneo di concorrenti, costituito da *Salt S.P.A. (Mandataria), Itinera S.P.A., Euroimpianti S.P.A., Sinelec S.P.A. e Proger S.P.A. (Mandanti)*, è stato annullato (con successivo *decreto del Ministero e delle infrastrutture e dei Trasporti del 16/06/2021*), in ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato (n. 3134 del 15 aprile 2021).

Pertanto, con decreto del Ministero e delle infrastrutture e dei Trasporti del 16/06/2021 è stata decretata l'aggiudicazione definitiva dell'affidamento in concessione delle attività di gestione della tratta autostradale A21 Torino-Alessandria-Piacenza, in favore dell'operatore economico Consorzio Stabile SIS S.C.p.A. La concessione avrà una durata prevista di 144 mesi.

In merito al programmato **allargamento a 3 corsie dell'autostrada A22, da Modena Nord al confine regionale**, di competenza della Società Autostrada del Brennero S.p.A., il progetto è stato assoggettato alla procedura di VIA di competenza statale conclusa positivamente dall'allora Ministero dell'Ambiente con Decreto n. 401 del 18 luglio 2011; si inoltre è conclusa la procedura di localizzazione urbanistica con Provvedimento Ministeriale d'Intesa dello Stato con le Regioni interessate il 22/04/2014. Entrambi i procedimenti sono scaduti, essendo trascorsi più di 5 anni.

Nel frattempo, è scaduta anche la concessione di Autostrada del Brennero S.p.A. e attualmente la Società concessionaria opera in regime di proroga in attesa che venga individuato il nuovo gestore dell'infrastruttura.

La Società ha comunque riavviato l'iter approvativo dell'opera e in ottobre 2021, il Ministero della Transizione Ecologica (MITE) ha comunicato la procedibilità dell'istanza per il rilascio del provvedimento di V.I.A. nell'ambito del provvedimento unico in materia ambientale di competenza statale, ai sensi dell'art. 27, del D.Lgs. 152/2006, proposta da Autostrada del Brennero S.p.a.,

I costi di realizzazione della 3<sup>a</sup> corsia, previsti in circa 350 M€, saranno inseriti nel nuovo Piano Economico Finanziario che regolerà i rapporti tra il MIMS e il nuovo concessionario, all'esito della procedura di individuazione avviata con la proposta di partenariato pubblico-privato (PPP) avanzata da Autostrada del Brennero S.p.A. ai sensi del D.Lgs. 50/2019, come anticipato più sopra con riferimento alla Bretella autostradale Campogalliano - Sassuolo.

**Tabella 64**  
**Stato di avanzamento dei principali interventi finanziati relativi alle infrastrutture autostradali nazionali che attraversano il territorio dell'Emilia-Romagna**

Intervento	Società concessionaria	Fase di avanzamento	Costo in M€	km
A1, completamento PREVAM e opere accessorie della Variante di Valico	Autostrade per l'Italia	In corso	80	
Potenziamento del sistema autostradale/tangenziale di Bologna	Autostrade per l'Italia	Avviati i lavori del Lotto Zero in attesa della dichiarazione di pubblica utilità	1970 (costo incrementato a seguito di tutte le modifiche ed integrazioni apportate e del caro materiali 2022)	13
Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo	AutoCS	È divenuta efficace la Convenzione di concessione. Approvato il progetto esecutivo	- aggiornamento a gennaio 2023: 700 M€	20
Corridoio autostradale Tirreno– Brennero (TIBRE) da Parma a Nogarole Rocca – 1° stralcio (Parma – Terre Verdiane)	Autocamionale della Cisa	Lavori in corso di esecuzione con un avanzamento del 95% (consegna definitiva dei lavori avvenuta il 15/03/2017)	322	10
A14, ampliamento a quattro corsie per senso di marcia da Bologna San Lazzaro a diramazione A14-dir	Autostrade per l'Italia	In corso attività propedeutiche all'affidamento dell'opera (lotto0)	568	27(*)
A13, ampliamento a tre corsie per senso di marcia da Bologna Arcoveggio a Ferrara Sud	Autostrade per l'Italia	progettazione esecutiva in fase di ultimazione	738 (costo aumentato per le fasce di ambientazione e il caro materiali 2022)	33
Complanare Nord all'A14 da Bologna San Lazzaro a Ponte Rizzoli	Autostrade per l'Italia	settembre 2022 avviato il procedimento di accertamento della conformità urbanistica	90	7

(\*) le modifiche di costo e di lunghezza rispetto al Rapporto di monitoraggio 2020 discendono dall'aver indicato separatamente i corrispondenti dati relativi alla complanare nord Ponte Rizzoli-San Lazzaro di Savena e caselli.

(\*\*) il costo dell'opera sarà finanziato nel nuovo Piano Economico Finanziario che regolerà i rapporti tra il MIMS e il nuovo concessionario.

Tabella 65

Intervento	Stazione appaltante	Gestore	Fase di avanzamento	Costo in M€	km
A1 Complanare Sud di Modena	Autostrade per l'Italia	ANAS	Attività previste nel 2022: adeguamento e asseverazione del PE e inizio attività propedeutiche all'avvio dei lavori Affidamento dei lavori ad AMPLIA da parte di ASP1 e avvio lotto 0 (febbraio 2023). Avvio cantierizzazioni preliminari (marzo 2023). Avvio cantieri opera a giugno 2023.	65	5

### ■ Approfondimento su affidamento della concessione dell'autostrada A22 del Brennero

Con la conversione in legge del DL 121/2021 (operata con L.156/2021), all'art. 2, in alternativa all'affidamento della concessione dell'autostrada A22 del Brennero ad una società in house a totale partecipazione pubblica, è stata introdotta la possibilità di fare ricorso alle procedure previste dall'articolo 183 del codice dei contratti pubblici (finanza di progetto), che di seguito si richiamano.

#### Art. 180. (Partenariato pubblico privato)

1. *Il contratto di partenariato è il contratto a titolo oneroso di cui all'art. 3, comma 1, lett. eee)*
2. *Nei contratti di partenariato pubblico privato, i ricavi di gestione dell'operatore economico provengono dal canone riconosciuto dall'ente concedente e/o da qualsiasi altra forma di contropartita economica ricevuta dal medesimo operatore economico, anche sotto forma di introito diretto della gestione del servizio ad utenza esterna [...]*

#### Art. 181 (Procedure di affidamento)

1. *La scelta dell'operatore economico avviene con procedure ad evidenza pubblica anche mediante dialogo competitivo.*
2. *Le amministrazioni aggiudicatrici provvedono all'affidamento dei contratti ponendo a base di gara il progetto definitivo e uno schema di contratto e di piano economico finanziario, che disciplinino l'allocazione dei rischi tra amministrazione aggiudicatrice e operatore economico. [...]*

#### Art. 183 (Finanza di progetto)

1. *Per la realizzazione di lavori pubblici o di lavori di pubblica utilità, ivi inclusi quelli relativi alle strutture dedicate alla nautica da diporto, inseriti negli strumenti di programmazione formalmente approvati dall'amministrazione aggiudicatrice sulla base della normativa vigente, ivi inclusi i Piani dei porti, finanziabili in tutto o in parte con capitali privati, le amministrazioni aggiudicatrici possono, in alternativa all'affidamento mediante concessione ai sensi della parte III, affidare una concessione ponendo a base di gara il progetto di fattibilità, mediante pubblicazione di un bando finalizzato alla presentazione di offerte che contemplino l'utilizzo di risorse totalmente o parzialmente a carico dei soggetti proponenti. In ogni caso per le infrastrutture afferenti le opere in linea, è necessario che le relative proposte siano ricomprese negli strumenti di programmazione approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*

[...]

10. L'amministrazione aggiudicatrice:

- a) prende in esame le offerte che sono pervenute nei termini indicati nel bando;
- b) redige una graduatoria e nomina promotore il soggetto che ha presentato la migliore offerta; la nomina del promotore può aver luogo anche in presenza di una sola offerta;
- c) **pone in approvazione il progetto definitivo presentato dal promotore, con le modalità indicate all'articolo 27**, anche al fine del successivo rilascio della concessione demaniale marittima, ove necessaria. **In tale fase è onere del promotore procedere alle modifiche progettuali necessarie ai fini dell'approvazione del progetto**, nonché a tutti gli adempimenti di legge anche ai fini della valutazione di impatto ambientale, senza che ciò comporti alcun compenso aggiuntivo, né incremento delle spese sostenute per la predisposizione delle offerte indicate nel piano finanziario;
- d) quando il progetto non necessita di modifiche progettuali, procede direttamente alla stipula della concessione;
- e) **qualora il promotore non accetti di modificare il progetto, ha facoltà di richiedere progressivamente ai concorrenti successivi in graduatoria l'accettazione delle modifiche al progetto presentato dal promotore alle stesse condizioni proposte al promotore e non accettate dallo stesso.**

[...]

o.

[...]